This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Over dit boek

Dit is een digitale kopie van een boek dat al generaties lang op bibliotheekplanken heeft gestaan, maar nu zorgvuldig is gescand door Google. Dat doen we omdat we alle boeken ter wereld online beschikbaar willen maken.

Dit boek is zo oud dat het auteursrecht erop is verlopen, zodat het boek nu deel uitmaakt van het publieke domein. Een boek dat tot het publieke domein behoort, is een boek dat nooit onder het auteursrecht is gevallen, of waarvan de wettelijke auteursrechttermijn is verlopen. Het kan per land verschillen of een boek tot het publieke domein behoort. Boeken in het publieke domein zijn een stem uit het verleden. Ze vormen een bron van geschiedenis, cultuur en kennis die anders moeilijk te verkrijgen zou zijn.

Aantekeningen, opmerkingen en andere kanttekeningen die in het origineel stonden, worden weergegeven in dit bestand, als herinnering aan de lange reis die het boek heeft gemaakt van uitgever naar bibliotheek, en uiteindelijk naar u.

Richtlijnen voor gebruik

Google werkt samen met bibliotheken om materiaal uit het publieke domein te digitaliseren, zodat het voor iedereen beschikbaar wordt. Boeken uit het publieke domein behoren toe aan het publiek; wij bewaren ze alleen. Dit is echter een kostbaar proces. Om deze dienst te kunnen blijven leveren, hebben we maatregelen genomen om misbruik door commerciële partijen te voorkomen, zoals het plaatsen van technische beperkingen op automatisch zoeken.

Verder vragen we u het volgende:

+ *Gebruik de bestanden alleen voor niet-commerciële doeleinden* We hebben Zoeken naar boeken met Google ontworpen voor gebruik door individuen. We vragen u deze bestanden alleen te gebruiken voor persoonlijke en niet-commerciële doeleinden.
+ *Voer geen geautomatiseerde zoekopdrachten uit* Stuur geen geautomatiseerde zoekopdrachten naar het systeem van Google. Als u onderzoek doet naar computervertalingen, optische tekenherkenning of andere wetenschapsgebieden waarbij u toegang nodig heeft tot grote hoeveelheden tekst, kunt u contact met ons opnemen. We raden u aan hiervoor materiaal uit het publieke domein te gebruiken, en kunnen u misschien hiermee van dienst zijn.
+ *Laat de eigendomsverklaring staan* Het "watermerk" van Google dat u onder aan elk bestand ziet, dient om mensen informatie over het project te geven, en ze te helpen extra materiaal te vinden met Zoeken naar boeken met Google. Verwijder dit watermerk niet.
+ *Houd u aan de wet* Wat u ook doet, houd er rekening mee dat u er zelf verantwoordelijk voor bent dat alles wat u doet legaal is. U kunt er niet van uitgaan dat wanneer een werk beschikbaar lijkt te zijn voor het publieke domein in de Verenigde Staten, het ook publiek domein is voor gebruikers in andere landen. Of er nog auteursrecht op een boek rust, verschilt per land. We kunnen u niet vertellen wat u in uw geval met een bepaald boek mag doen. Neem niet zomaar aan dat u een boek overal ter wereld op allerlei manieren kunt gebruiken, wanneer het eenmaal in Zoeken naar boeken met Google staat. De wettelijke aansprakelijkheid voor auteursrechten is behoorlijk streng.

Informatie over Zoeken naar boeken met Google

Het doel van Google is om alle informatie wereldwijd toegankelijk en bruikbaar te maken. Zoeken naar boeken met Google helpt lezers boeken uit allerlei landen te ontdekken, en helpt auteurs en uitgevers om een nieuw leespubliek te bereiken. U kunt de volledige tekst van dit boek doorzoeken op het web via `http://books.google.com`

NYPL RESEARCH LIBRARIES
3 3433 06907628 3

MARINEBLAD,

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN

DER

MARINE-VEREENIGING.

ONDER REDACTIE VAN:

ALBARDA, J. J. RAMBONNET, A. MERKUS, O. VAN LENNEP,
G. FAASSEN, J. A. BLAND VAN DEN BERG,
J. P. GUÉPIN, *Secretaris.*

VIJFTIENDE JAARGANG 1900–1901.

HELDER. -- C. DE BOER JR.
1901.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
186086
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.
R 1902 L

INHOUD.

Blz.
ts over waterpijpketels en condensorpijpjes van onze jongste oorlogsschepen, door J. H. Beucker Andreæ. 1, 286
et Zodiakaallicht, door A. A. Nijland, hoogleeraar in de Astronomie 18
anteekeningen en opmerkingen bij Hoofdstuk V, door Z. . . 28, 269
et auxiliair-eskader en de verdediging van Indië 41
ontrole op de werkelijke richting van een schip, als slechts één punt kan worden gepeild, door W. Cornelis 57
et een kern der bemanning, door J. M. W. Kuyl 64
it den krijgsraad, ... 75, 376, 470, 611, 732, 930, 1580
e reis van het Amerikaansche oorlogsschip „Oregon", van San-Francisco naar admiraal Sampson's eskader, door C. Craandijk 84
enue in de tropen, door de officieren van Hr. Ms. pansterdekschip „Zeeland" 94
et reglement op de schietoefeningen met het geweer bij de Koninkl. Nederl. Marine (Tweede drük), door G. Faassen . 97
eschouwingen over het schoenmakersbedrijf aan boord Hr. Ms. oorlogsschepen, door E. 99
ftuigen, door L. L. F. de Greve, luitenant ter zee 2e klasse . . 102
r. Ms. „Zeeland" naar Zuid-Amerika en West-Indië . . . 103, 532
r. Ms. „Friesland" te Port-Natal, Lorenço Marquez enz. (vervolg). 108, 400, 540, 619, 743
atistische opgaven omtrent den gezondheidstoestand van verschillende zeemogendheden. IV. Italiaansche, V. Japansche, VI. Oostenrijksche, VII. N.-Amerikaansche, VIII. Deensche, IX. Russische, X. Chineesche, XI. Portugeesche, XII. Spaansche Marine, door J. A. Portengen. 118, 467, 608, 1124
ets over gymnastische oefeningen aan boord Hr. Ms. „Neptunus", door P. S. Groen 119, 522
en verhandeling over zeetactiek door C. Vreede, door X. . . . 123
e Nederlandsche stenographie, door H. de Vries 124
lagiaat of oorspronkelijk Nederlandsch alfabetisch kortschrift . . 125
arine-Jachtclub. . . . . , 126, 524
ectificatie, door G. J. Kniphorst 129
ladvulling 129, 748, 970, 1589
let te water laten van Hr. Ms. pantserschip „Koningin Regentes" 203
it de pers 209, 410, 544, 656, 822, 992, 1365, 1590
orte mededeelingen . . . 232, 417, 559, 689, 849, 1013, 1380, 1600
oekbeoordeelingen en boekaankondiging 256, 431, 570, 707, 901, 1090
1388, 1626

Aankondigingen. 260, 432, 571, 710, 902, 1091, 1388, 1
Mutatiën 262, 434, 573, 710, 903, 1093, 1391, 1
Iets over landen, door P. S. Groen . . . .
Herhalingsoefeningen, door X.. . . . .
Het korps mariniers, door v. Z. . . . .
Het korps mariniers. Antwoord op bovenstaand opstel, door een Officier der Mariniers . . . .
Beschouwingen over de soldatenschool, vooral met het oog op den looppas, door J. Melvill van Carnbée, 1e Luit. d. Mariniers
Iets over opleidingen in het algemeen en die der milicien's aan boord Hr. Ms. „Neptunus" in het bijzonder, door J. C. de Kock van Leeuwen, 1e Luitenant der Mariniers . . . .
Plagiaat of oorspronkelijk Nederlandsch kortschrift, door A. W. Groote, 1e Luitenant-Adjudant der Infanterie . . . . . .
Stenographie aan boord, door Palm . . . .
Een opmerking, door W. C. van Panhuys . . . .
Tenue in de tropen, door R. . . . .
Traité de nomographie, door F. J. Vaes 345,
Omvang van de rechtspraak bij de zeemacht van 1887 tot en met 1898, door C. J. Blok . . . .
Over X, den recensent mijner Verhandeling over Zeetactiek, door C. Vreede . . . .
Kimduiking . . . .
Eenige opmerkingen over: Beschouwingen over Zeetaktiek, door D. E. Keus, door W. . . . .
Een waarschuwend woord door Een Luit. ter zee der 2e kl.. .
Kantteekeningen, door J. P. van Rossum. . . . .
Nogmaals het aandeel van de Marine in de verdediging van de Citadel van Antwerpen, door F. E. M. . . . .
Een en ander omtrent een nieuwe veldtenue voor de infanterie .
Kan de zeeofficier iets doen tot versterking van het Nederlandsch element in den vreemde? door J. A. v. d. Star . . . . .
Uniformverandering . . . .
Mededeelingen aan de lezers 513, 706, 982, 1175,
Vertering van condensorpijpjes en van roodkoperen pijpen, waardoor zeewater vloeit, door J. H. Beucker Andreæ . . . .
Schijfschieten met het geweer op korte banen en verkleinde schijven, door G. Faassen . . . .
Een en ander over de Tentoonstelling van het Zeewezen te 's-Gravenhage, door O. v. L.. . . . .
Dutch Courage, door C. . . . .
Een opmerking betreffende de B. A. Z.'s, door C. . . . . .
Rang, stand en pensioneering, door H. van Asbeck . . . . .
Schietproeven op een pantserplaat, bestemd voor Hr. Ms. Pantserschip „Koningin-Regentes" . . . .
De Machinisten der Kon. Ned. Marine, door Een Zeeofficier . .
Hr. Ms. torpedobooten „Scylla" en „Hydra". . . . .
De Roei- en Zeilwedstrijd op Zondag 2 Sept. 1900, ter reede van Texel, door X. . . . .
George Pieter Jan Mossel, door K. v. d. L.. . . . .

Blz.
De afzonderlijke Militaire Rechtspraak, door C. J. BLOK, Officier van Administratie der 1e kl. 724
Een leerrijk Prae-advies, door C. J. BLOK, Officier van Administratie der 1e klasse . . . . , ... , . . . 728
„De Nautilus", door C. MEYBOOM, gep. Kapitein-Luitenant ter zee . 741
Ter verloving van H. M. de Koningin. 905
Naar aanleiding van „Een waarschuwend woord", door EEN ANDER LUIT. TER ZEE 2e KL. 907
Verbetering, toegepast op het MAUSER-pistool, door J. M. ENTE v. GILS 911
Een electrische zaklantaarn voor rondes, door J. M. ENTE v. GILS 915
Een en ander over Hr. Ms. zeilschoener „Argus" en over de vorming tot zeeman, door X. 917
Hr. Ms. Pantserschip „Koningin-Regentes" 936
De Machinisten der Kon. Ned. Marine, door G. 939
Antwoord, door EEN ZEEOFFICIER. 942
Reis van Hr. Ms. torpedobooten „Hydra" en „Scylla" van Nieuwediep naar Oost-Indië, door H. 944, 1171, 1390
Algemeene beschrijving der voortstuwingsmiddelen en overzicht der proeftochten van Hr. Ms. pantserschepen „Utrecht", „Gelderland" en „Noord-Brabant". 947
Het Algemeen Nederlandsch Verbond, door C. MEYBOOM 959
Een ongevraagd antwoord, door J. P. VAN ROSSUM 963
Een opmerking, door v. D. W. 969
De Reis van Hr. Ms. „Gelderland" 971, 1088
JAN MARIE PIETER KLUIT (Ter nagedachtenis), door J. M. P. . . 983
Het slagschip voor de toekomst 1031
Bekroonde studie van Commander BALLARD R. N., over meest aangewezen scheepstypen 1031
Vervanging van een schroef in zee 1031
Condensorpijpjes en opkoken van waterpijpketels a/b „Friesland" . 1032
Marine-Verzekering 1100
De kompassen en de wijze van compensatie aan boord der pantserdekschepen, door M. C. O. J. COSIJN 1103
Bediening der officieren a/b. van Hr. Ms. schepen (koks, hofmeesters en bedienden), door J. P. VAN ROSSUM 1108
Zeilsport bij de Kon. Ned. Marine en bij de Indische Militaire Marine, door G. A. J. VAN DER SANDE 1124
Kort verslag in zake het plaatsen van een gedenkteeken op het graf van wijlen A. G. TER COCK, door J. LUYMES. 1129
Het voor-arrest van de militaire beklaagden bij de Zeemacht, door C. J. BLOK 1131
Proeven met luidsprekende telefonen a/b. Hr. Ms. „Evertsen", door X. 1138
De voordeeligste vaart van onze kruisers, door J. J. RAMBONNET 1140
Open brief aan de redactie, door MAC LEOD 1143
De opleiding van matrozen, vertaald door G. 1145, 1427
Balans Marine Societeit „Modderlust" te Soerabaja 1395
Eenige beschouwingen over het gebruik van torpedo's in den toekomstigen zee-oorlog 1395
De opleiding van zeeofficieren, vert. door J. J. R. 1415

Blz.
Kolenladen van schepen te Nieuwediep, door M. W. 1424
De stuurman bij de K. N. M., door de „Wachtluitenants van een varend schip" 1460
Enkele raadgevingen voor Algiers 1461
A few naval ideas for the commig century, door Y 1462
De torpedobewapening der pantserschepen type „Koningin Regentes", door X . . . , ... 1463
Onze nieuwe kruisers, door J. H. B. A. 1465
Huldeblijk van de Kon. Ned. Marine bij het huwelijk van H. M. de Koningin met Prins Hendrik der Nederlanden. 1578
Een opmerking, door Y 1590
Invloed van het roetblazen op het lekworden van pijpen in waterpijpketels 1620
Zelfontbranding van steenkolen 1622
Opleiding tot officier-machinist. 1624
Lijst Etats-majors in Oost-Indië 1629

Wetsontwerpen.

Bevorderingswet voor de Zeemacht.
Ontwerp v. wet, 130. — Voorl verslag 2e Kamer, 860. Gew. ontw. v. wet, 1519. — Memorie van antw., 1531.

Pensioenwet voor de Zeemacht.
Ontwerp v. wet, 147. — Voorl. verslag 2e Kamer, 860. -- Gew. ontw. v. wet, 1527. — Memorie v. antw., 1531.

Marine-Begrooting 1899. Verhooging der uitgaven.
Vlagvertoon Z. Afrika enz. Ontwerp van wet. Memorie van toelichting, 1032. -- Voorloopig verslag. 1355.

Marine-Begrooting 1900. Verhooging van uitgaven.
Vlagvertoon Z. Afrika. Ontw. v. wet en Memorie v. toelichting, 697. — Verlenging idem. Ontwerp v. wet en Memorie v. toelichting, 1047. — Voorloopig verslag, 1343. — Memorie v. antw., 1351. -- Vlagvertoon China. — Ontw. v. wet en Memorie v. antwerp, 1047. -- Voorl. verslag, 1343. — Memorie van antw. 1351. Pantserschip v. binnenl. dienst. — Ontw. v. wet en Memorie v. toelichting, 697. — Intrekking wetsontwerp, 1231.

Marine-Begrooting 1901.
Ontwerp v. wet, 749. -- Memorie v. toelichting, 761. -- Voorloopig verslag 2e Kamer, 1057. Memorie v. antwoord, 1177. — Behandeling 1e Kamer, 1232. -- Verhooging uitg. adjudant Prins Gemaal, 1363. -- Voorloopig verslag 1e Kamer, 1474. -- Memorie v. antwoord, 1479. — Behandeling 1e Kamer, 1487.

Suppl. Begrooting 1901. Pantserschip v. binnenl. dienst.
Ontwerp v. wet en Memorie v. toelichting, 1518.

Regeling diensttijd geldig voor pensioen bemanning „Friesland."
Ontwerp van wet, Memorie van toelichting, 1150.

Korte mededeelingen.

Nederland.

Bewegingen der schepen. Bladz. 232, 417, 559, 689, 849, 1012, 1380, 1600.

Aanbouw en te water. Stoomloodsvaart. Inspecteur Generaal Twent 849, Aanbest. 2 torp.bt. voor Indie 1607, Opn.vaart. Van Doorn 1607.

Stoomwezen en proeft. Hydra 417, Scylla 560, Assahan 689.

Diversen. Deelname wedstrijd Kiel 233, Bezoek Duitsche oorlogsch. 234, Pr. Moravia huidverf 236, Dubbel schr.schip Sindoro 236, Nieuw model sloepstakelblokken 238, De Ruijter verkocht 417, Namen nieuwe torp.booten 560, Telegrafie zonder draad 560, Ongeluk aan boord Zeeland 850, President Kruger a. b. Gelderland 1012, Réunie diner 1013, Yang tszo afgesloopt door de Edi 1014, Schilderen schrooven N.-Brabant 1380, Herdenken heldendaad Van Speyk 1601, Wapenfeest te Breda 1603, Bezoek van Hr. Ms. de Koningin en Z. K. H. den Prins Gemaal aan 's Rijks Marinewerf te Amsterdam den 8sten Maart 1901 1604, Feestviering te Batavia bij 't huwelijk H. M. de Koningin 1608, Zeilschip Europa 1608, Oprichting Staf bureau Indie 1608.

Begrootingen.

Duitschland. Vlootwet aangenomen 561.

Engeland. Marine-budget 242.

Frankrijk. Kosten vergrooten vloot 422, Nieuwe vlootwet 1615.

Oostenrijk. Budget 1901 853.

Rusland. Marine-budget 247, 1024

Zweden. Marine-budget 857.

Buitenlandsche Mogendheden.

Rapport over aanbouw der marines 252.

Brazilië. Beschr. p.schip Marshal Deodoro 561.

Aanbouw en te water.

Duitschland. Gep. kr. A (Prinz Heinrich) t. w. 239, Torp.bt S 90 t. w. 240, Pantsersch. Barbarossa t. w. 418, 100e torp.bt t. w. 561, Torp.j. Strale t. w. 561, Pantsersch. Wittelsbach t. w. 562, Kr. Thetis t. w. 690, 1e der 4 pantsersch. besteld 690, Pantsersch. Hagen getransf. 850, Ariadna t. w. 1014, Amazona t. w. 1014, P.schip G in aanb. 1608, Kr. 4e kl. Medusa t. w. 1608, Torp.bt 99 t. w. 1608, Pantsersch. H. en J. in a.b. 1608, Prinzess Wilhelm getransf. 1609, Wittelsbach 1609, Vergrooting 7 kustp.sch. 1610.

Denemarken. Torp.transp.vaart. Beskytherer a. b. 850.

Engeland. Formidable en London 241, Torp.j. Peterel t. w. 241, Troepensch. Hardinge a.b. 242, Kr. 3e kl. Pandora t. w. 242, Korv. Vestal en Shearwater t. w. 242, Gep. kr. Aboukir t. w. 418, Gep. kr. Drake t. w. 419. 851, Torp.j. Ostrich t. w. 419, Gep. kr. Essex a.b. 419, Torp.j. Myrmidon t. w. 562, Torp.j. Tiger t. w. 562, Viper overgen. 562, Gep. kr. Hogue 691, 9 destr. a.b. 691, Nieuw p.sch. a.b. 692, Montagu p.sch. t. w. 850, Implacable a.b. 850, Plannen v. nieuwe kr. 2e kl. 851, Inschr. a.b. v. Yarrow voor 2 kan.bt. 850, Gep. kr. gew. type Drake a.b. 1015, Destr. Lively t. w. 1015, Hardinge t. w. 1015, Destr. Kangeroo t. w. 1015, 4 torp.bt 1e kl. a.b. 1015, 2 kr. 2e kl. verb. type Hermes a.b. 1016, Gep. kr. type Essex a.b. 1016, Kr. Encounter gekoperd 1016, 2 korv. in a.b. 1011, 2 riv.-kan.bt. a.b. 1381, Passag.bt White Starline a.b. 1382, Albemarle t. w. 1611, Kr. 2e kl. Challenger a.b. 1611, Destr. Racehorse t. w. 1611, Gep. kr. Kent t. w. 1611, Slagsch. Prince of Wales a.b. 1611, Torp.bt 98 t. w. 1611, Kan.b. Espiègle t. w. 1611, Vertraging aanbouw 1610.

Frankrijk. Korvet Mutine t. w. 243, Kan.bt Zélée t. w. 244, Gep. kr. l'Amiral de Gueydon t. w. 244, Aanb. 2 slagsch. 244, Gep. kr. Amiral Aube a.b. 244, Moeielijkheden a.b. Narval 245. Pantsersch. Dévastation verb. 421, Gep. kr. Montcalm t. w. 565, Gep. kr. Marseillaise t. w. 692, Id. Léon Gambetta a.b. 692, Torp.j. Espignole t. w. 692, torp.j. l'Epee t. w. 693, Torp.bt. Audacieux en Trombe a.b. 852, Léon Gambetta a.b. 1019, Program van a.b. 1901 1019, Condé a.b. 1614, Destr. Harpon en Fronde a.b. 1614, Dévastation getransf. 1615.

Griekenland. Pantsersch. Hydra en Spezzia gereed 1382, Nieuwe aanb. 1616.

Italië. 4 nieuwe kr. in a.b. Torp.j. Freccia t. w. 246, Verb. pantsersch. Italia en Lepanto 246, Plannen nieuw pantsersch. 422, Amelfi en Genova pantsersch. 566, Aanb. 4 pantsersch. 852, Torp.j. Euro t. w. 1021, Bouw nieuw type p.schip 1383, Destr. Dardo a.b. 1616.

Japan. Gep. kr. Iwate t.w. 423, Pantsersch. Mikasa t. w. 694, 3 turb. destr. besteld 694, Aviso Chihaya t.w. 853, Mikasa 1383, Bestelling nieuwe schepen 1383, 6 hoogzee-torp.b. in a.b. 1616.

Mexico. Program van aanbouw 1616.

Noorwegen. Kr. Norge t.w. 427, Kr. Ejdisvold t. w. 568.

Oostenrijk. Pantsersch. Habsburg t. w. 853, Torp. kr. Szigethvar t. w. 1384, 2 kustvaart. in a.b. 1616.

Portugal. Modern. Vasco de Gama 694, Modern. Sao Raphael en Sao Gabriel 1616.

Rusland. Kr. 1e kl. Diana t.w. 246, Pants.d.kr. Askold t.w. 246, Nieuw pantsersch. in a.b. 247, 11 torp.bt. type Sokol a.b. 247, Destr. Krecet en Korsun afgel. 247, Slagsch. Cesarovic-Borodino en Orel 423, Gep. kr. Pobieda en kr. Aurora t. w. 568, Kniaz Suvoroff a.b. 694, Kniaz Suvoroff a.b. 695, Ossestr, Losos, Kephal a.b. 695, Kr. Amiral-Nakkimor gemod. 695, Kr. Boyarin a.b. 854, Nowik t. w. 854, Kr. 1e kl. Bajan t.w. 1021, Kniaz Potemkin Tavritcheski t.w. 1022, 5 torp.bt. type Cyclone best. 1022, Pantsersch. Retvisan t.w. 1023, Het dubbel. nieuwe p.schepen 1024, Destr. Delphin t.w. 1024, Nieuwe pants.sch. a.b. 1384, Destr. Forell t.w. 1617, Kr. Astrabad a.b. 1617, Pantsersch. Tsarevitch t.w. 1617, Gep. kr. Bogatyr t.w. 1617, Oef.sch. voor stokers en machinisten in a.b. 1617.

Spanje. Estramadura t. w. 426, gep. kr. Cataluna t.w. 1025.

Turkije. Plannen voor aanb. kr. 855, 2 destr. besteld 1025, 2 torp.bt. besteld 1025, Kr. besteld 1618.

Amerika. Torp.bt Bailley t. w. 247, Wijziging San Francisco 248, Torp.j. Mac Donough en Lawrence a.b. 423, Pantsersch. Kearsage en Kentucky t. w. 424, Plunger gew. 424, Plannen v. 3 gep. kr. 424, Torp.bt Thornton t. w. 425, 5 onderz. bt. besteld 568, Plannen transp.schepen ond.z bt. 568, 5 ond.z. bt. a.b. 695, Torp.j Dale a.b. 696, Kr. Denver, Tacoma a.b. 855, Wyoming t. w. 855, Arkansas, Florida, Connecticut a.b. 855, Torp.bt Barney t. w. 856, Id. Bagley t. w. 856, 5 ond.z. bt. a.b. 857, Onderz. vaart. t. w. 857, Stockton a.b. 857, Torp.bt O'Brien t. w. 1026, Monitor 8 1026, Pants.kr. Des Moines t.w. 1027, 6 onderz. bt. in a.b. 1027, Destr. Barry, Bainbridge en Ckanney a.b. 1027, Modern. Baltimore 1028, Monitor Arkansas t. w. 1384, Ontwerp a.b. 1385, Destr. Decatur t.w. 1618, 6 ond.z. bt. a.b. 1618, 1 ond.z. in a.b. 1618, Torp.bt. Blakely en Delong t. w. 1619, Destr. Lawrence t. w. 1619, Destr. Mac Donough t. w. 1619, Stoomsch. Great North, St. Co. 1619, Koperen van schepen 1619.

Stoomwezen en Proeftochten.

Duitschland. Pt. torp.bt. S 90, S 91 561, Pt. Hagen 850, 1015 en 1381.

Engeland. Vergel. kolenproeven tusschen Minerva en Highflyer 241, Pt. torp.j. Albatros 241, Pt. Minerva 241, Pt. torp.j. Albatros 241, Kr. Hyacinth pt. 242, Torp.bt. 45 en 54 wat.p.-ketels 242, Pt. Viper 242, Torp.j. Skipjack nieuwe mach. 242, Pt. korv. Condor 242, Mening over Belleville-ket. 421, Pt. Viper 421, Pt. torp.j. Peterel 421, Pt. pantsersch. Benbow 562, Repar. torp.j. Osprey 563, Rep. schepen met Belleville-ket. 563, Snelh. Terrible in verband pt.snelh. 564, Reis Europa voorzien van Belleville-ket 564, Viper pt. 692, Nieuwe pt. Dove 692, Crescy pt. 851, Nieuwe pt. Viper 851, Commissie voor keuring ketels 851, Kolenproef Viper 1016, Tocht Ocean, Renown, Isis en Dido 1016, 1017, Pt. ond.z.bt 1016, Ironduke inger. opl. stokers 1017, Pt. destr. Bullfinch 1381, Kolenladen a. b. Majestic, Magnificent, Resolution 1382, Pt. kr. Niobe 1612, Pt. pantsersch. Albion 1612, Merlin en Odin Niclausseket 1612, Kr. 3e kl. Blinde waterp.-ketels 1612.

Frankrijk. Pt. ond.z. bt Mone 244, Pt. torp.bt 213, 245, Pt. Goubet no. 2 245, Temperley-toestel a. b. kr. Guichen 245, Nieuwe ket. a. b. kr. 1e kl. Tage 245. Pt. kr. 1e kl. Guichen 421, Pt. Chateaurenault kr. 1e kl. 564, Pt. kr. 3e kl. Infernet 565, Pt. torp.bt no. 215 565, Léon Gambetta en Jules Ferry tripple exp. mach. 692, Pt. torp.bt 1e kl. no. 229, 693, Pt. kr. Chateau-Renault 852, Turbines a. b. torp.bt. no. 243 1020, Espingale pt. 1382.

Italië. Torp.j. Lampo pt. 422, 566, Torp.bt Pellicano pt. 422, 566.

Japan. Geen turb. a. b. destr. 1616, Machines Niji 1616, Kr. Yoyegama Niclausse ket. 1616.

Oostenrijk. Ketelontplof. a b. Adler 251.

Rusland. Pt. torp.j. Som 247, Torenschip Sinope Belleville-ket. 247, Proeven met naphtastoken 247, Kr. Waryag Niclausseket. 423, Pt. Gep. kr. Waryag pt. 568, 695, 1024, Pt. pantsersch. Sevastopol 855, Imperator Nicolai I pt. 1384.

Zweden. Pt. Psilander 857, 1026.

Amerika. Pt. torp.bt Somen 248, Pt. Holland 248, Pantsersch. Massachusetts pt. 248, Pt. Alabama 855, Machines Stockton 857, Pt. torp.bt Stringham 857, Hulpwerkt. op Kearsage en Kentuckey 1027, Torp.j. Balley pt. 1028, 1385, Pt. nieuwe onderz. bt 1384, Torp. Stockton voldaan 1619.

Artillerie en pantsering.

België. Proef Hotchkiss mach. gwr 1380.

Duitschland. Kan.bt. Tiger en Luchs krijgen snelv. gesch. 240, Plannen om zwaar gesch. a. b. sl. schepen en groote kr. te verzwaren 240, Oude kr. Olga wordt art.-instr.schip 1381.

Engeland. Prijsschieten 243, Vervaardiging geschut pantserschip Benbow 419, Inflexible snelvuur batterij 419, Pantserschip Sans Pareil verv. gesch. 419. Imperieuse krijgt snelv. kns 419, Staaldraad-kns 419, Nieuwe aff. van Vickers voor kns van 30.5 cm. L 40 kal. 419, Schietpr. op Belle Isle 419, Sl.schip Trafalgar en Narcissus toegev. aan art. instr. schip 420, Schietpr. op Belle Isle 563, Vervanging Maxkans 564, Batterij Implacable 564, 564, Productie pantserpl. 564, Keuring pants. Belle Isle 851, prijsschieten 1017, 1018, Nieuwe aff. kan. 5.7 cm. 1018, Lydiet gran. kan. van 15 cm. 1018, Formatie schepen bij bombardem. van Takoe 1018, Immortalité voor kanonniers 1381. Gesch. Thunderer 1613, Verstrek lydiet gran. kan. 23 cm. 1613, Prijsschieten a. b. Majestic 1613, Id. Midd. Zee-eskader 1613, Gep. kr. Narciscus en Undannted v. kanonniers 1613, Prijsschieten O.-Aziat. eskad. 1612.

Frankrijk. Proeven met kan.s voor torp.bt 565, 100 snelv. kan.s van 16.47 cm. in bewerking 565, Snelv. kan.s van 2.4 cm. in bepr. 1021, Torens a. b. Henri IV 1021.

Italië. Opstel. kan.s van 20.3 cm. op Benedetto Brin 422, Nieuwe explosiefstof 422, Beproev. pantserpl. 422, Bewap. Regina Margherita 423.

Japan. Aanwijzer schootsverheid op sl.schip Schiksschima 246.

Noorwegen. Pantserplaten van Norgo en Ejdisvold 567.

Rusland. Afsnijden pantserplaten 1618, Rep. a. d. torens v. d. Poltava en Sebastopol 1618.

Spanje. Ontwapening van schepen 426.

Amerika. Bepr. snelv.kan. van 15 cm. 249, Nieuw staaldr.kan. 250, Proeven met nieuw springmid. 250, Rapport chef art. 250, Bepr. dubbeltorens a. b. Kearsage 425, Proef met thorite 425, Wijziging bew. op nieuwe sl.sch. 426, Kan. v. d. Kearsage 426, Proef pantserpl. 426, Springen van een kan. 569, Bew. monit. 569, Schietpr. op monit. 696, Aanbest. pantserpl. 1029, Bepr. pantserpl. Illinois 1030, Nieuwe kans. van 30.5 cm. 1620.

Zweden. Bewap. gep. kr. 569, Autom. gew. 1387.

Zwitserland. Machinegew. 858.

Diversen.

België. Oprichting werf 1381.

Duitschland. Torp.bt S 1 en S 3 geschrapt 240, Snelh. mailbt Kaiser Wilhelm der Grosze 240, Uitbr. bem. 240, Dar el Salaam versterkt 240, Oudste torp.bt verkocht 418, Snel kolenladen

561, Ongeval a. b. Bussard 690, Eskader in China 691, Schepen voor kustverd. krijgen tel. z. dr. 850, Vlagvoeren Duitsche koopv.-sch. 1015, 11 kan.bt buiten dienst 1015, Vergr. haven Kiel 1381, Vergaan Gneisenau 1609.

Engeland. Majestic, Magnificent, Hannibal en Jupiter krijgen tel. z. dr. 241, Proeven met schilderen van schepen 241, Torp. school te Sheerness 242, Ongeval torpedojager Earnest 242, Achilles in drijvend depôt voor torp. 419, Proeven sturen torp. door electriciteit 420, Plannen onderz. vaart 420, Pantserschip Warrior en kruiser 2e kl. Boadicea geschr. 420, Stationeering torp.bt en torp.j. te Falmouth 562, Belle Isle vlot gebracht 562, Distilleersch. 562, Kolenuitvoer 563, Voordracht ingen. Yates over Naval progress in Recent Years 563, Namen torp.bt. 692, Good Hope pantsersch. 851, Inv. tel. z. dr. 852, Schilderen destr. 1017, Stations inger. voor tel. z. dr. 1017. Reis Isis en Dido 1017, Electr. ingen. 1018, Schepen geschr. 1381, Proef commandement Sharpshooter 1382, Proeven gen. om invl. kimkielen bij destr. na te gaan 1612, Aantal krijgsraden 1614, Kan.bt Sandpiper gezonken 1614. Id. gelicht 1614, Kr. Sybille gezonken 1614, Muiterij Barfleur 1614. Schepen voorzien van electr. heklicht 1612, Ongeval Mutine 1612, Tel. z. dr. op 37 schepen 1621.

Frankrijk. Ongeval a. b. Cyclone 245, Ongeval Hallebarde 245, Ongev. Lansquenet 421, Torp. gelanc. o.z. bt Narval 422, Tonkin opleidingsschip 422, Vischtorp. van 38 cm. afgesch. 565, Snelh. Charlemagne en Gaulois 565, Proeven met gel. vischtorp. 565, Versterking positie Algiers 693, Ongeval Bouet Willaumez 693, Rapport vergaan Framée 694, Ongeval Trombe 1021, Voorschr. oef. met o.z. bt. 1020, Opleid. Arab. jongens 1020, Telef. a. b. Bayan 1020, Formeering p.-eskader Bizerta 1382, Ongeval a. b. St. Louis 1382, Schepen geschr. 1382, Narval in dienst gest. 1382, Ongeval a.b. Vauban 1382, Personeel best. uit 1615, Proef sleepen o.z. bt. 1615, Ongeval destr. Fleurus 1615.

Italië. Namen gep. kr. 694, Ongev. a. b. Garibaldi 852, Aut. gwr. Cei 852, Namen 3 pants.sch. 1021.

Japan. Reorgan. leger 566, Vergaan van Katsugari en Niji 1383.

Liberia. Marine verongelukt 427.

Rusland. Werf te Libau 247, General Admiral Apraxin a. d. grond 247, Id. vlot gebr. 423, Postduiven 695, Decreet voor aanb. in Rusland 1024, Takoe 1024, Werf aanb. Port Arthur 1384, Plannen gew. kustvaart 1617, Général Amiral Butakor 1617, Esk. stuursign. 1617, Verbinding Finsche golf en IJszee 1618.

Spanje. Reorg. Spaansche marine 695, Afstemming leger en vloot 1025.

Turkije. Torp.bt Seham vergaan 427, Averij Mamoudieh 1025.

Amerika. O.z. bt Plunger 247, Personeel best. uit 248, Reorg. 1e oef. mansch. 248, Diepten Stille Oceaan 248, Proeven om electr. zoekl. te vervangen 249, Uitstel van contract 249, Nieuwe o z. bt 249, Electr. waschinricht. a. b. schepen 424, Kopering van schepen 424, Oprichten kolen-depôts 426, Stranding Oregon 568, Marinestation op Hawai 569, Buitendienststell. schepen 696, Inschrijving voor nieuwe schepen 696, Ongunstige rapporten New Orleans 696, Namen nieuwe schepen 855, Connecticut 856, Nieuwe waterd. deuren 857, Plannen voor nieuwe schepen 1026, Plannen voor kr. 1027, Vermeerdering personeel 1028, Afslepen Oregon 1028, Electr. a. b. monitors 1028, Ongeval Craven en Dahlgren 1029, Voltooiing Illinois 1384. Ongeval kr. Yosemete 1384. Bevordering Adelb. 1385, Reis in o.z. vaart. 1385, Commissie aanv. Craven en Dahlgren 1385, New York 1385. Brand in een buskruitvaart. 1386, Monitor 8 1619, Tekort personeel 1620.

Naamlijst van geabonneerden *) op het Marineblad
op 1 Maart 1901.

B. Brutel de la Rivière, Kapt.-luit. ter zee.
P. S. R. Wolterbeek, Kapt-luit. ter zee.
M. van Nassau, luit. ter zee 1e kl.
W. T. van Vloten, luit. ter zee 1e kl.
J. W. van Aalst, luit. ter zee 1e kl.
W. Cornelis, luit. ter zee 1e kl.
E. W. Pfeiffer, luit. ter zee 1e kl.
K. van Andel, luit. ter zee 2e kl.
A. D. Muller, luit. ter zee 2e kl.
P. Haitsma Mulier, adelborst 2e kl.
C. Mörzer Bruijn, adelborst 1e kl.
J. Heringa Jr., adelborst 2e kl.
R. H. Wijmans, adelborst 2e kl.
J. Bosma Jr., adelborst 2e kl.
A. van der Laan, adelborst 3e kl.
H. Willems, 2e luit. der mariniers.
H. D. Rubenkoning, offic. v. adm. 2e kl.
M. C. Jautze, offic. v. adm. 2e kl.
P. A. Snellen Vollenhoven, offic. van adm. 2e kl.
H. L. van den Briel, adelborst 1e kl. M.-R.
A. W. Pulle, offic. v. gezondheid 1e kl.
H. Balfoort, korporaal-stuurman.
C. Meyboom, gep. Kapt.-luit. ter zee.
A. H. van de Pol, gep. Gener.-majoor der infanterie.
J. F. Later, 1e luit. der infanteiie.
J. H. Cuiller, 2e luit. der inf. O.-I. Leger.
J. J. Korndörffer, 2e luit. der inf. O.-I. Leger.
L. D. P.'Optennoordt, oud-luit. ter zee.
J. L. Hanewinckel, oud-luit. ter zee.
J. M. Phaff, oud-luit. ter zee.
F. W. Planten, oud-luit. ter zee.
H. W. de Joncheere, oud-luit. ter zee.
A. E. Zimmerman, oud-luit. ter zee.
Mr. G. J. Goekoop, den Haag.
K. L. Reepmaker, Aardenburg.
B. J. Swart, Commies Dept. van Marine, Batavia.

---

*) Ook de leden der Marine-Vereeniging en de geabonneerden op de Verslagen daarvan ontvangen het Marineblad. De naamlijst van hen wordt jaarlijks in het eerste Verslag der Marine-Vereeniging opgenomen.

M. G. DE GELDER, Ingenieur, Kinderdijk.
A. VISSER, magazijnmeester van het marine-buskruitmagazijn, Kertosono (Java).
MOSES S. L. Maduro, Curaçao.
VAN STRAALEN, MONSIEUR & ERKELENS. Wijnhandel, Rotterdam.
A. E. PIPER, Londen.
The Keeper of Printing and Stationary Admiralty, Londen.
Marine Machinisten-Club, Willemsoord.
Nieuwe Litéraire Societeit, den Haag.
Bibliotheek 4e Regiment der Vesting-Artillerie, Utrecht.
J. C. DE BUISONJÉ & ZOON, boekhandel, Helder. (8 ex.).
GEBROEDERS VAN CLEEF, boekhandel, den Haag. (6 ex.).
SCHALEKAMP, VAN DE GRAMPEL & BAKKER, boekhandel, Amsterdam. (4 ex.).
H. A. KRAMERS & ZOON, boekhandel, Rotterdam. (4 ex.).
JOHAN G. STEMLER Cz., boekhandel, Amsterdam.
J. G. VAN TERVEEN & ZOON, boekhandel, Utrecht.
D. MOERMAN, boekhandel, Brielle.
M. J. COUVÉE, boekhandel, Delft.
MARTINUS NIJHOFF, boekhandel, den Haag.
H. N. MUL, boekhandel, Haarlem.
G. D. BOM H.Gz., boekhandel, Amsterdam.
NIJGH & VAN DITMAR, boekhandel, Rotterdam.
J. H. & G. VAN HETEREN, boekhandel, Amsterdam. (5 ex.).
J. CIKOT, boekhandel, den Haag.
A. J. MAAS, boekhandel, Helder. (15 ex.).
P. SPRUIT JR., boekhandel, Helder. (3 ex.).
G. JURLING, boekhandel, Kampen. (2 ex.).
H. VAN DOESBURGH, boekhandel, Leiden.
STENFERT, KROESE & VAN DER SANDE, boekhandel, Arnhem.
M. VAN DER BEEK, boekhandel, den Haag.
VAN STEEDEN's boekhandel, Hellevoetsluis.
C. KOOYKER, boekhandel, Leiden.
W. H. KÜHL, boekhandel, Berlijn.
Redactie van „Het Vaderland".
Adm. van „De Nieuwe Courant".

Exemplaren, in ruil met couranten, tijdschriften en verslagen.

Koninklijk Instituut voor Ingenieurs. Vakafdeeling voor Werktuig- en Scheepsbouw.
„De Ingenieur."
„De Militaire Spectator."
„De Zee."
„De Landsverdediging."
„Nieuwe Rotterdamsche Courant."

„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens." Pola.
„Deutsche Heeres Zeitung." Berlin.
„Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten." Dresden.
Direction der „Seewarte." Hamburg.
Journal de la Marine „le Yacht." Paris.
„La Marine Française." Paris.
„Army and Navy Journal." New-York.
„Office of Naval Intelligence." Washington.

Present-Exemplaren.

Marine-Club, Helder.
Bibliotheek 2e Kamer der Staten-Generaal.
Vereeniging ter beoefening der Krijgswetenschap, den Haag.
Firma R. S. STOKVIS (vertegenwoordiger SCHNEIDER & Co.), Rotterdam, 2 exempl.
FRIEDRICH KRUPP, Essen.

IETS OVER WATERPIJPKETELS EN CONDENSORPIJPJES VAN ONZE JONGSTE OORLOGSSCHEPEN. *)

Onder anderen naar aanleiding van berichten over de reis van Hr. Ms. dekpantserkruiser „Friesland" naar de Delagoabaai („N. Rott. Ct." 15 Jan. en 20 Jan. j.l., Tweede blad), gedurende welke reis tegenspoed werd ondervonden door lekke condensorpijpjes — waardoor men genoodzaakt schijnt geweest herhaaldelijk één machine te stoppen — verzoek ik in Uw geëerd blad eenige ruimte voor de volgende mededeelingen.

Sedert eenige jaren heeft men bij vele oorlogsmarines en bij vele stoomvaartlijnen last ondervonden van het lek worden van oppervlak-condensors. Dit lek worden heeft ten gevolge, dat in plaats van uitsluitend gecondenseerden stoom, ook een deel van het circulatiewater door de lucht- en de voedingpompen naar de stoomketels wordt gevoerd. Immers, het lekken van condensorpijpjes maakt, wegens het betrekkelijk luchtledig in den condensor buiten die pijpjes, dat het er door gedreven wordend circulatiewater voor een klein deel in den condensor dringt.

Aangezien dit circulatiewater buitenboordswater is, dus zeewater, is een lekke oppervlak-condensor oorzaak, dat de ketels met *brak*- in plaats van met zoetwater worden gevoed. Bovendien veroorzaakt een lekke condensor, dat er *meer* water door de luchtpompen en voedingpompen moet worden weggevoerd en het waterpeil in de ketels stijgt.

Bepalen wij onze aandacht thans bij het eerstgenoemde verschijnsel, n.l. het *brak* worden van het ketelwater.

Brak water kookt min of meer op, naarmate min of meer stoom geproduceerd wordt en daarenboven slaan van de in brak water opgeloste zeewaterzouten bij den thans algemeen in gebruik zijnden hoogen stoomdruk eenige neer.

Bij een kalme stoomontwikkeling, n.l. door een zeer overvloedig aantal ketels in gebruik te nemen voor een zeker te ontwikkelen vermogen, kan het water vrij brak zijn, zonder ernstig bezwaar van opkoken op te leveren. Dit is bij de proeftochten, toen reeds last van lekke condensorpijpjes werd ondervonden, duidelijk gebleken.

In hoeverre de „Friesland" op reis naar de Delagoabaai aan het bezwaar van opkoken heeft kunnen tegemoet komen, door

*) Komt voor in »de Ingenieur", 8 Febr. 1900, No. 5. RED.

meer ketels in gebruik te nemen, hangt natuurlijk geheel af van de mate, waarin de condensors lek waren.

Bij de beoordeeling hiervan moet in het oog gehouden worden, dat een proeftocht slechts eenige uren duurt en men zich dus niet zoo spoedig over de neerslaande zouten behoeft ongerust te maken en verder, dat wanneer het ketelwater in hevige mate opkookt, n.l. in belangrijke hoeveelheid met den stoom naar de machines wordt overgevoerd, hierdoor benevens een onevenredig groot kolenverbruik, *gevaar* kan ontstaan voor stoomleidingen, cylinders en pompen.

Het behoeft intusschen ook geen betoog, dat ten opzichte van de snelheid een zeer groot kolenverbruik het gevolg zal zijn, wanneer één van de beide machines van een tweelingschroefschip — onze laatste oorlogsschepen zijn allen tweelingschroefschepen — wordt gestopt (zelfs in het geval, dat de daarbij behoorende voortstuwer ontkoppeld wordt, zoodat hem gelegenheid wordt gegeven bij voldoende vaart van het schip ook bij stilstaande machine meê te draaien). Immers het voor een rechten koers dàn noodzakelijk vrij belangrijk te boord liggend roer, werkt wegens den vergrooten weerstand hoogst ongunstig op de snelheid. Bij de proeftochten van het type „Holland" bleek, dat wanneer één schroef gestopt werd, voor eenzelfde vaartsnelheid twee à twee en een half maal zooveel vermogen noodig was als wanneer beide schroeven te werk stonden.

Nu is het bij de groote voordeelen aan de waterpijpketels eigen, een niet te miskennen nadeel, dat zij „le défaut de leur qualité" hebben. De zoo geringe hoeveelheid water, welke deze ketels bevatten, maakt, dat een gering lek in een condensor spoediger zijn invloed zal doen gevoelen dan bij vlampijpketels.

Een vlampijpketel van de „Friesland" weegt met al zijn toebehooren, maar zonder schoorsteen en zonder water *42.5* ton, een waterpijpketel van de „Friesland" van ongeveer hetzelfde vermogen eveneens met al zijn toebehooren slechts *12.3* ton, terwijl de heetwaterinhoud onder stoom respectievelijk *16.3* en *1.9* ton bedraagt.

Het spreekt vanzelf, dat een ruim 8-maal zoo groote watermassa niet zoo gevoelig is voor storende invloeden als een betrekkelijk kleine hoeveelheid water.

In dit verband doen zich de volgende vragen voor:

a. Wegen de voordeelen, door de lichte waterpijpketels verkregen, op tegen dit nadeel en verdienen niet andere waterpijpketels, b.v. die in de Engelsche Marine op zoo groote schaal worden toegepast — n.l. de BELLEVILLE-ketels — in dit opzicht de voorkeur?

b. Is deze oorzaak van het opkoken — n.l. het lek worden van den condensor niet te beletten?

Waterpijpketels. Zooals bekend is, kunnen de waterpijpketels onderscheiden worden in zware en lichte waterpijpketels. Tot de eerste soort behooren de BELLEVILLE-ketels, de DÜRR-

ketels, de NICLAUSSE-ketels, de LAGRAFEL-ketels enz. Tot de tweede soort behooren de YARROW-ketels, de THORNYCROFT-ketels, de NORMAND-ketels, de BLECHYNDEN-ketels, de WEIR-ketels enz.

De eerste soort heeft weinig hellende pijpen van betrekkelijk groote middellijn (ong. 10 cM.), de tweede soort heeft een grooter aantal meer hellende pijpen (bij sommige typen gebogen) en van geringe middellijn, n.l. 2.5 à 5 cM.

Toen ongeveer zes jaar geleden, n.l. in 1894, werd besloten de lichte waterpijpketels van het YARROW-type in onze eerste drie kruisers toe te passen, was er op het gebied van lichte waterpijpketels nog betrekkelijk weinig ervaring. Zij hadden alleen toepassing gevonden in kleine vaartuigen, zooals torpedobooten en torpedobootvernielers. Een klein Deensch oorlogsvaartuig, de „Geiser" van 1280 ton waterverplaatsing en 3000 I.P.K. en in 1892 te water gelaten, was wel is waar van THORNYCROFT-ketels voorzien, maar omtrent deze ketels waren de berichten niet gunstig — meer speciaal wat de spoedige vertering der gebogen pijpen betreft. Ook moeten juist aan kruisers, welke voor langen tijd afwezig kunnen zijn, ten opzichte van den levensduur der pijpjes, zwaardere eischen gesteld worden, dan aan ketels van vaartuigen, welke, zooals de „Geiser", bij de hand blijven en dus steeds tijdig kunnen worden hersteld.

Teneinde de redenen mede te deelen, welke geleid hebben tot de keuze van het YARROW-type, meen ik niet beter te kunnen doen, dan gebruik te maken van wat voorkomt op pag. 36 en vervolgens van het door de zorg van het Depart. van Marine uitgegeven Jaarboek van de Kon. Ned. Zeemacht 1897—1898.

Bij de steeds grooter wordende eischen voor geschut en pantser — de hoofdfactoren van een oorlogsschip — voor logies en hulpwerktuigen, die voor verlichting, verwarming, verkoeling, ventilatie enz. dienen, is het van het grootste belang, om bij voldoende soliditeit, de gewichten van elk onderdeel zooveel mogelijk te beperken, wil men het geheel houden binnen zekere grenzen van *waterverplaatsing* en *prijs*. Wordt een onderdeel zwaarder, dan moet het schip grooter worden, om dit meerdere gewicht zonder diepgangoverschrijding te kunnen dragen, zoodat dan weer meer vermogen noodig is om de verlangde vaart te geven, dus meer machinegewicht enz. Volgens NORMAND eischt dientengevolge de gewichtsvermeerdering van een onderdeel bij kruisers zoowel als bij torpedobooten $4^1/_2$-maal zooveel vermeerdering van waterverplaatsing (zie „Transactions of the Institution of Naval Architects" Vol. XXXVI pag. 35 en „Engineering" 27 Juli 1894 blz. 148). NORMAND zegt n.l.: „I showed in 1885 „(Etude sur les torpilleurs) and this rule has since been verified „in a number of cases and is generally assumed to be true, „that in cruisers, torpedogunboats, torpedoboats etc., if the speed, „steaming distance, weight of armament and general conditions „remain unchanged a reduction in the weight of any part of „the ship allow the whole displacement to be reduced by about „$4^1/_2$ times the weight saved."

Bij het ontwerpen van de eerste drie kruisers type „Holland" heeft het streven, om een der belangrijkste gewichtsposten in oorlogsschepen – vooral in snelloopende – nl. het gewicht van machines en ketels, in te krimpen, geleid tot de invoering van de lichte waterpijpketels. type YARROW voor $^4/_5$ van het vermogen.

De keus werd gevestigd op lichte waterpijpketels, omdat zware waterpijpketels b.v. de BELLEVILLE-ketels, die sedert kort vooral bij de Engelsche Marine, maar ook bij de Fransche en Russische marines in gebruik waren gekomen, bij nagenoeg even weinig waterinhoud (dus dezelfde te verwachten moeilijkheid met voeden) slechts weinig winst in gewicht opleveren door hunne zware constructie, meer ruimte innemen en zich tengevolge van den bijna horizontalen stand der waterpijpen, waarbij de watercirculatie lichtelijk wordt verstoord, niet leenen, om eenigszins noemenswaard te worden geforceerd.

En juist voor onze oorlogsschepen werd, uit een oogpunt van gewichtsbesparing, van veel belang geacht, dat de hoogst zeldzaam noodige, groote vaartsnelheid door forceeren van de ketels werd verkregen.

Al de andere in aanmerking komende soorten van zware waterpijpketels hebben de genoemde betrekkelijke nadeelen met de BELLEVILLE-ketels gemeen.

Onder de lichte waterpijpketels boezemde het YARROW-type het meeste vertrouwen in, wegens de hoogst eenvoudige en daardoor ook weinig kostbare constructie in vergelijking met andere soorten, wegens de rechte sterkhellende, onder stoom geheel onder het waterniveau vallende pijpen, die inwendig kunnen worden geïnspecteerd en bij een groot verwarmend oppervlak een krachtige watercirculatie waarborgen en wegens de gunstige uitkomsten reeds op kleine schaal verkregen.

In het volgende staatje zijn de gewichten vermeld van de machines en ketels van de kruisers type „Holland" en type „Utrecht", benevens van eenige Engelsche kruisers van den allerlaatsten tijd, waarvan de gegevens ontleend zijn aan een officieel stuk onder dato 19 Juli 1899 door de Engelsche Admiraliteit aan het parlement ingediend.

Hieruit blijkt duidelijk de belangrijke besparing (300 ton) in gewicht en dus de zeer groote winst in waterverplaatsing en in prijs door de toepassing van lichte waterpijpketels verkregen.

Er mag dan ook worden aangenomen, dat de lichte waterpijpketels de kruisers type „Holland" en „Utrecht" mogelijk hebben gemaakt, omdat zij met vlampijpketels of met zware waterpijpketels bij behoud van de andere voorwaarden, n.l. snelheid, bewapening enz. te groot en te duur zouden zijn geworden en dat de daarvoor noodige gelden door de volksvertegenwoordiging niet zouden zijn toegestaan. [1])

---

1) De waterverplaatsing van de kruisers type »Holland" en »Utrecht" is ong. 4000 ton. — Vier en een half maal, 300 ton maakt daarop een verschil van ruim 83 pCt.

Type Schip en Aantal.	Ind. vermogen en duur v. d. proeftocht.	Zuigerslagen per minuut.	Zuigersnelheid M. p. sec.	Totaal Gewicht.			Opmerkingen.
				Ketelcomplex met water.	Machine, ketels, water en verder toebehooren.	Per I.P.K. in KG.	
				Tonnen v. 1000 KG.			
type »Holland".	**10231** — 4 u.	143.9	4.76	300	**604**	**59**	2 Vlampijp- en 8 YARROW-ketels.
» »Utrecht"	**10034** — 4 u.	140.9	4.66	230	**540**	**53.8**	12 YARROW-ketels.
» »Doris"	**9847** — 4 u.	144.2	4.76	557	**929**	**94.3**	8 Vlampijpk.
» »Arrogant"	**10240** — 4 u.	139.5	4.60	471	**838**	**81.8**	18 BELLEVILLE-k.
» »Powerful"	25774 — 4 u.	113.2	4.60	1184	**2265**	87.9	48 »
» »Diadem"	16961 — 8 u.	116.6	4.73	779	1165	92.2	30 id. met economisers.
» »Pactolus"	7152 — 4 u.	218.1	4.98	183	391	**54.6**	8 lichte waterp.-ket., type THORNYCROFT, BLECHYNDEN enz.

De lichte en de zware waterpijpketels hebben een zeer geringen waterinhoud gemeen. Boven is reeds meegedeeld, dat de waterinhoud van de waterpijpketels en die van de vlampijpketels op het type „Holland" tot elkaar staan als 1,9 : 16,3, dus als 1 tot 8,6. Voor eenzelfde vermogen is de waterinhoud van een BELLEVILLE- of anderen zwaren waterpijpketel niet belangrijk verschillend van den waterinhoud van een YARROW-ketel.

Brengt de geringe waterinhoud mee, het vooral voor oorlogsschepen (die bovendien veel manoeuvreeren en veel vaker ten anker liggen en weer onder stoom gaan dan handelstoomers) zoo groote voordeel van spoedig stoomstoken, aangezien de daarvoor noodige tijd vrij wel evenredig is aan den waterinhoud, omgekeerd is ook het gevaar tengevolge van onregelmatig voeden, het gevaar nl. van het droogkomen en gloeiend stoken van het hoogste deel van het verwarmend oppervlak evenredig grooter, naarmate zich boven dat hoogste verwarmend oppervlak een kleinere hoeveelheid water bevindt. Nu is bij alle waterpijpketels deze laatste inhoud kleiner dan bij vlampijpketels. Echter is, althans bij de YARROW-ketels, het verschil niet zoo groot als dat van den totalen waterinhoud. Op het type „Holland" staat boven het hoogste verwarmend oppervlak van een vlampijpketel 2000 L. water, van een waterpijpketel van ong. hetzelfde vermogen 300 L. De verhouding is dus nog niet als 7 : 1 en men mag nog wel een gunstiger verhouding aannemen, omdat wegens de snelle watercirculatie de boveneinden van de pijpjes niet zullen droogkomen, ook al zakt het water een weinig daarbeneden.

De opgedane ervaring heeft althans geleerd, dat bij een ketel, die niet gevoed wordt en dus geleidelijk droog wordt, de *binnenste* pijpjes, die het meeste water boven zich hebben, lek branden en *niet* de buitenste. Hoe dit zij, de aanvankelijke vrees, dat het regelmatig voeden, het op rustig peil houden, de groote moeilijkheid zou opleveren bij de invoering van de YARROW-ketels en waarvoor evenals in het buitenland b.v. op BELLEVILLE-ketels en THORNYCROFT-ketels nog geschiedt, verschillende soorten van zelfreguleerende voedingtoestellen werden toegepast, is ongegrond gebleken. Bij de uitmuntende voedingpompen van WEIR en anderen bij onze Marlne in gebruik, baart het voeden weinig zorg en de automatische inrichtingen zijn dan ook weer weggenomen.

De betrekkelijk geringe hoeveelheid water in de waterpijpketels brengt behalve een spoedig droogkomen van een deel van het verwarmend oppervlak ook mee een groote gevoeligheid voor bijgepompt zeewater — zooals reeds in den aanvang van dit opstel werd aangestipt.

Bij vlampijpketels zal men langer kunnen doorstoomen, zonder genoodzaakt te zijn een lekken condensor te voorzien, dan bij waterpijpketels. Daarentegen zal men ook evenredig meer zoetwater moeten maken of aanschaffen, indien het zoutgehalte van dien aard wordt, dat tot vernieuwing van het ketelwater moet worden overgegaan. Ook is een zout- of ketelsteenaanslag in een vlampijpketel gevaarlijker dan in een waterpijpketel, althans dan in een YARROW-ketel. Over het algemeen zijn waterpijpketels minder gevaarlijk dan vlampijpketels, maar lichte waterpijpketels — met pijpjes van kleinen diam. — nog belangrijk minder dan zware waterpijpketels. Bij vlampijpketels loopen vlamkasten en vuurtoppen het meest kans zich te begeven bij belangrijke ketelsteenvorming of gebrek aan water. Door den omvang van de schade is dan een ontploffing mogelijk. Bij een waterpijpketel zal in den regel die schade zich vertoonen, door heet- en lekbranden van een of hoogstens zeer enkele waterpijpen.

Op Engelsche oorlogsschepen met BELLEVILLE-ketels is het bij zulke ongevallen voorgekomen, dat eenige stokers gewond, zelfs gedood werden.

Bij het heet- en lekbranden van YARROW-ketels aan boord van de kruisers „Zeeland" en „Friesland" zijn geen rampen van dien aard voorgekomen. Het gevaar daarvoor mag dan ook evenredig gesteld worden aan het vierkant van de middellijn der waterpijpen.

Ik meen hiermede het antwoord op vraag *a* van pag. 2 te hebben gegeven. De YARROW-ketels zijn naar mijne overtuiging nog de beste waterpijpketels voor de Ned. Marine en de voordeelen wegen ruimschoots tegen de ondervonden nadeelen op. Alvorens de andere vraeg te behandelen, vallen nog enkele punten aan te stippen.

Dat bij de eerste drie kruisers nog twee vlampijpketels werden toegepast, vindt oorzaak in de omstandigheid — dat de ervaring betreffende den levensduur van deze ketels, bijaldien

zij in voortdurend gebruik zijn, nog moest worden opgedaan. De redeneering bij het vaststellen van het ketelcomplex was aldus. In vredestijd stoomen de kruisers hoogst zelden volle kracht. Indien de groote meerderheid der YARROW-ketels, waarvan de levensduur onbekend is — en die met het oog op de geringe materiaaldikte van de pijpjes ($2^1/_2$ à 3 mM.) waarschijnlijk niet lang mag worden geacht, voor die enkele gelegenheden bewaard wordt, en overigens behoorlijk geconserveerd, dan loopt de levensduur geen gevaar. Een enkele waterpijpketel zou dan voortdurend in gebruik kunnen genomen worden, om daarmede de gewenschte ervaring en oefening op te doen en de beide vlampijpketels kunnen genoeg stoom leveren voor de gewone dienstvaart. Indien de waterpijpketels het slechts 4 jaar uithielden, zoodat telkens na eene afwezigheid van die kruisers in Indië, die pijpjes vernieuwd moesten worden, zouden die ketels aan hunne bestemming beantwoord hebben.

In dien geest werden dan ook aanvankelijk instructiën gegeven.

Zooals ook reeds in bovengenoemd Jaarboek te lezen staat, heeft de ervaring al spoedig geleerd, dat men zich omtrent den levensduur van de YARROW-ketels niet bijzonder ongerust behoeft te maken. Er deden zich een paar zeer leerrijke gevallen voor.

Belangrijk watergebrek in een van de ketels van de „Zeeland" was oorzaak, dat eenige pijpen witheet werden gestookt en enkele daarvan zich begaven. Iets dergelijks had plaats aan boord van de „Friesland", tengevolge van een gebrek aan de dynamomachines, waardoor een groote hoeveelheid olie in de ketels was gepompt, gelijk met het voedingwater en zich in eenige pijpjes had afgezet.

Deze krasse feiten, waarbij hoegenaamd geen persoonlijke ongelukken voorkwamen en waartegen sedert natuurlijk zooveel mogelijk wordt gewaakt met een, te billijken, wellicht overdreven zorg, zoodat dan ook bij aankomst van de drie kruisers onlangs in Indië en in Nederland na langdurige reizen, alle waterpijpketels in goeden staat verkeerden, leerden de veiligheid van deze ketels waardeeren en toonden tevens, dat er naar menschelijke berekening hoogstens sprake kan zijn van het zich begeven ter zelfder tijd van zeer enkele pijpjes, die binnen enkele uren vernieuwd of gestopt (elke ketel heeft ruim 1200 pijpjes, er kunnen dus wel een paar gemist worden) den ketel weder voor geruimen, zoo niet onbepaalden, tijd het oorspronkelijk vertrouwen hergeven.

De opgedane ervaring en het verkregen vertrouwen in de YARROW-ketels hebben er toe geleid in de 3 kruisers type „Utrecht" geen vlampijpketels meer te plaatsen, maar 12 waterpijpketels.

Thans worden overal, in elke oorlogsmarine waterpijpketels toegepast, ook op groote schepen. Sommige marines doen of deden dit nog schoorvoetend. Sommige begonnen of beginnen met zware waterpijpketels en ook wel gemengd met vlampijpketels.

De Engelsche marine heeft reeds in de kleine kruisers met 7000 I.P.K. lichte waterpijpketels toegepast en de Minister van marine GOSCHEN heeft bij de behandeling van zijn laatste begrooting ook op groote schepen de toepassing in het vooruitzicht gesteld.

De Russische marine gaat thans ook lichte waterpijpketels (type NORMAND) in een gordelpantserkruiser zetten voor 20000 I.P.K.

De Franschen, Oostenrijkers en Zweden passen mede reeds lichte waterpijpketels in groote oorlogsschepen toe — de beide laatstgenoemde marines YARROW-ketels.

In de Amerikaansche marine zullen voortaan ook algemeen waterpijpketels toegepast worden. Wat de chef van het bureau „Steamengineering", de Commodore MELVILLE, daaromtrent in zijn jongste jaarrapport over 1899 zegt, verdient vermelding, omdat hij eigenlijk een tegenstander van waterpijpketels is.

„The general lessons from the war (den Spaansch-Ameri- „kaanschen) were in no way indicative of any desirable change „in the machinery of our ships, with the exception of . . . , „and the adoption with all practical and economical prompt- „ness, of the watertube type of boiler."

. . . . . „As fast as the present outfit of Scotch boilers „becomes unreliable or insufficient, the newer type is being „substituted."

Het type dat de Amerikaansche marine in toepassing brengt is voornamelijk het BABCOCK- en WILCOX-type, een product van Amerikaanschen oorsprong, dat in Amerika als landketel op ruime schaal sedert vele jaren met succes wordt gebruikt en nu ook bij de Engelsche marine in beproeving is. Toch gaat men in de Am. marine op grootere schepen ook NICLAUSSE-, YARROW- en THORNYCROFT-ketels toepassen. Het BABCOCK- en WILCOX-type is eigenlijk een ketel tusschen de zware en lichte waterpijpketels in. De pijpen zijn recht en van verschillende diam. Op het Am. oorlogsvaartuig „Alert" worden thans 2 van dergelijke ketels geplaatst. Men treft daarin één pijp van 10 cM., op elke elf pijpen van 5 cM. middellijn aan.

Elders blijkt dat MELVILLE van oordeel is, dat waterpijpketels op een verkeerd principe berusten, omdat de druk is in de pijpen, in plaats van zooals bij vlampijpketels buiten de pijpen, maar dat niettemin de toepassing een *noodzakelijkheid* is voor oorlogsschepen. Hij veroordeelt verder ketels, welke tusschen de stokers en stoomspanningen van 20 KG. per M^2. een groot aantal schroefverbindingen en gegoten deelen hebben.

Ofschoon er wel wat te zeggen is voor de meening, dat de druk van buiten naar binnen weinig gevaar oplevert, in zoover dat men bij uitmuntend materiaal in dat geval minder scheuren dan samendrukken behoeft te vreezen, is de sterkte van pijpen van een lengte en materiaaldikte zooals, in waterpijpketels en vlampijpketels beide, gebruikt worden ten opzichte van inwendigen druk ongetwijfeld veel grooter dan ten opzichte van uit-

wendigen druk [1]. Ook is bij vlampijpketels toch steeds de druk van binnen naar buiten ten opzichte van den romp.

Het is intusschen opmerkenswaardig, dat een hoogstbekwaam tegenstander van waterpijpketels, ze voor oorlogsschepen thans *noodzakelijk* acht. En het is zeker een gelukkig verschijnsel, dat de Ned. marine er reeds zooveel jaren geleden op groote schaal toe overging.

Vraagt men nu: zijn die waterpijpketels dan werkelijk zoo goed, waarom gebruikt de particuliere stoomvaart ze dan niet meer dan het geval is? Dan luidt het antwoord aldus:

De waterpijpketels schijnen tot nu toe het nadeel te hebben van meer kolen te verstoken voor de levering van eenzelfde hoeveelheid stoom en dit is voor de particuliere stoomvaart een levensvraag, veel meer dan voor oorlogsschepen, vooral voor onze oorlogsschepen, en veel meer dan die van gewicht en van spoedig stoomstoken. Bovendien varen handelstoomers en mailbooten geregeld volle kracht, hetgeen bij oorlogsschepen uitzondering is. Daarom zijn zoowel machines als ketels van eerstgenoemde veel zwaarder en solieder dan van oorlogsschepen.

Intusschen is er naar mijne meening veel kans, dat de toepassing van waterpijpketels op sommige stoomlijnen slechts een kwestie van tijd is. Ook de invoering van tweelingschroefschepen op groote passagierslijnen geschiedt geleidelijk.

Het is zeer moeilijk zuivere gegevens te verkrijgen — niet door bijomstandigheden aangedaan — omtrent het kolenverbruik van oorlogsschepen. Daarom is de verhouding van het kolenverbruik van vlampijp- en waterpijpketels nog niet juist bekend.

Evenals men op een mailboot eerst na eenige reizen een zuinig steenkolenverbruik nadert, zou dit bij een oorlogsschip het geval moeten zijn, als aanhoudende overplaatsingen van personeel — meestal noodig voor andere dienstbelangen — en ook voortdurend overigens gewijzigde omstandigheden in verband met het doel der reizen, dit niet verhinderden.

De talrijke scheepshulpwerktuigen door het schip verspreid, stoomstuurmachines, ijsmachines, dynamomachines, verwarmingsmachines, enz. — er zijn op onze kruisers een twintigtal hulpwerktuigen niet tot de voortstuwing in verband staande — zijn in den regel zware machines met een belangrijk en vrij constant steenkolenverbruik (± 10 ton per dag), dat zich dus betrek-

---

1) Volgens onderstaande formules voor smeedijzer, waarvan de eerste, berustende op proeven, den weerstand tegen samendrukking geeft, (zie »Engineering" 30 Dec. 1887) en de tweede dien tegen inwendigen druk, zou een pijp van dat materiaal beter of minder goed bestand zijn tegen druk van buiten naar binnen dan omgekeerd, naarmate de lengte kleiner of grooter is dan zeg 50-maal de materiaal-dikte. Inderdaad is de lengte ongeveer 500 maal de dikte.

$A = \frac{375000 \times t^2}{l \times d}$ en $a = \frac{47000 \times 2t}{d}$; waarin t en d in *E. d.* en l in *E. v.* uitgedrukt is.

kelijk het meest laat gevoelen bij kleine snelheid en aanleiding geeft tot de meening, dat dan de ketels onvoordeelig zijn.

Indien de huid van een schip aangegroeid is — en onze genoemde kruisers zijn niet gekoperd, zooals vele buitenlandsche — dan wordt voor een zekere snelheid natuurlijk belangrijk meer vermogen, belangrijk meer kolenverbruik noodig dan bij schoone huid.

Dit dan o.a. blijken uit het volgende staatje, ten deele overgenomen uit het meergenoemde Jaarboek van de Kon. Ned. Zeemacht.

Naam en Contractvermogen I.P.K.	Naam en jaar. der proef.	Duur in uren. der proef.	Ontwikkeld vermogen I.P.K.	Deel v/h. contractvermogen.	Vaart mijl.	Kolenverbr. p. uur p. I.P.K. K.G.	Kolenverbr. p.Geogr. mijl. K.G.	I.P.K. b. schoone huid voor die snelh. noodig.	Laatst gedokt
„Piet Hein" 4500	Apr. '98	32	855	0.19	9	0.97	369	650	Kort v
	Juni '98	40	692	0.15	7	1.22	486	300	h. stoom
	Aug.'98	3	2064	0.46	10	0.90	735	900	in April
„Friesland" 9250	Aug.'98 eind.	32	2105	0.23	$10^3/_4$	1.00	706	1200	In Maar
	Aug.'98 begin.	16	2020	0.22	10	1.32	1072	950	
„Piet Hein"	Dec. '97	20	2142	0.48	$10^1/_2$	0.78	596	1050	Kort v h. stoom in Dec.

De „Piet Hein" is een gordelpantserschip met vlampijpketels, ingericht voor geforceerden trek volgens HOWDEN's stelsel, n.l. met aanvoer van verwarmde lucht in den vuurhaard, welk stelsel bij onze marine op uitgebreide schaal is toegepast en uitmuntend voldoet ook wat kolenverbruik betreft. Uit dit staatje is duidelijk te zien, dat er op het kolenverbruik invloeden werken van veel grooter beteekenis dan het verschil in brandstofverbruik per uur en I.P.K. bij een YARROW-ketel en een uitmuntenden vlampijpketel en dat dit verschil inderdaad niet heel groot is.

Bovendien worden, zooals vanzelf spreekt, voortdurend verbeteringen in studie genomen en toegepast, b.v. stoomverhitters, inrichtingen om de verbrandingsproducten een langeren weg te wijzen, of zooals onlangs reeds met succes op Hr. Ms. „Noordbrabant" op voorstel van de Kon. Mij. de Schelde werd beproefd, het aanbrengen van scheidingsmuren en FIELD-pijpen, waardoor de groote vuurhaard wordt in tweeën gedeeld en onder anderen

elke bundel waterpijpen meer tot zijn recht komt, benevens het verwarmen van de aangevoerde lucht volgens het stelsel van HOWDEN.

Omstandigheden, zooals zich op de „Friesland" hebben voorgedaan op de reis naar de Delagoabaai, dat condensorpijpjes herhaaldelijk in die mate schijnen te hebben gelekt, dat daarin voorzien moet worden en alleen met één schroef kan worden gewerkt, dergelijke omstandigheden hebben natuurlijk een groot kolenverbruik ten gevolge, afgescheiden van het type van ketel. Bij eenlingschroefschepen zouden zulke omstandigheden een groot oponthoud veroorzaken.

En hiermede kom ik tot de behandeling van vraag *b* in den aanvang dezer gesteld, n.l. betreffende:

Lekke oppervlakcondensors.

Het lek worden van oppervlakcondensors openbaart zich op twee wijzen, n.l. door het loswerken van de moertjes, waarmee de condensorpijpjes in de pijpplaten zijn bevestigd, of wel door het zoogenaamd verteren van de pijpjes.

Het eerste is een mechanisch verschijnsel, dat betrekkelijk slechts weinig voorkomt, meestal uitsluitend bij proeftochten. Mogelijk wordt dit veroorzaakt door minder zorgvuldig aanschroeven van enkele der vele duizenden moertjes. In elk der beide hoofdcondensors van de kruisers type-„Holland" zijn ruim 6000 moertjes en als het verpakken der pijpjes en aanschroeven der moertjes aangenomen werk is, kunnen er ook bij het beste toezicht wel enkele onderloopen, die slecht zijn verpakt of aangeschroefd. Mogelijk oefent op dit loswerken het trillen van de pijpjes grooten invloed uit, die dan vooral te verwachten zou zijn bij de proeftochten, n.l. bij het uiterste aantal omwentelingen en het grootste drukverschil in cylinder en condensor. Hoe dit zij, dit eenvoudige gebrek is zonder twijfel door doelmatige voorzorgen te voorkomen.

NORMAND b.v. soldeert de pijpen in de tubeplaten. Ook bij enkele onzer sloepmachines is dit geschied. Het vernieuwen van pijpjes, wanneer het andere bovenbedoelde gebrek zich voordoet, wordt dan intusschen zeer bemoeilijkt. In de nieuwe torpedobootjes voor Indië bestemd, de „Hydra" en de „Scylla", kunnen de pijpen niet tegen de borsten van de moertjes stuiten, maar zijn ze wat langer genomen en moeten ze door een kleine vervorming aan de buiten de moertjes uitkomende einden het loswerken daarvan en het verschuiven van de pijpjes zelf beletten. Ook zijn andere en ingenieuse inrichtingen van de moertjes bedacht, welke beoogen het loswerken te beletten.

De tweede wijze waarop het lek worden van oppervlakcondensors zich openbaart, n.l. het zich vertoonen van gaatjes of scheurtjes in de pijpjes, is een veel ingewikkelder zaak. Van dit verschijnsel heeft men sedert vele jaren, maar vooral in den laatsten tijd grooten hinder ondervonden. Omdat bij de keuring van condensorpijpjes vóór zij worden aangenomen, welke keu-

ring geschiedt door onder meer *alle* condensorpijpjes aan een zeer hoogen inwendigen waterdruk te onderwerpen, (thans reeds opgevoerd tot 27 atm.), bijna altijd enkele pijpjes afvallen, wegens het zich vertoonen van gaatjes of scheurtjes, schijnt grond voor de gevolgtrekking te bestaan, dat wanneer later in dienst toch weder dergelijke gebreken voor den dag komen, de keuring nog niet zorgvuldig genoeg heeft plaats gehad. Die keuring is dan ook voortdurend verscherpt. Zoo worden thans de pijpjes onder verhoogden persdruk geklopt.

Wellicht laten echter ook hier trillingen van de pijpjes in dienst zich gelden en er bestaat aanleiding voor dit vermoeden in de omstandigheid, dat, ofschoon niet altijd, toch zeer dikwijls de vertering zich voornamelijk voordoet daar, waar de hoofdstoom en nog meer waar de hulpstoom in den condensor valt.

Moge elke poging aanbeveling verdienen om betere condensorpijpjes te krijgen, b.v. door toepassing van voor het doel geschikter materiaal, (aan boord van den kruiser „Koningin Wilhelmina" wordt een proef genomen met melloid, zijnde een bronssoort zonder zink) of om het sterk trillen te beletten (b.v. door kortere condensors, zooals op het pantserschip „Koningin Regentes", waar elke hoofdmachine twee korte condensors krijgt), of wel door op de meest gevaarlijke plaatsen stangetjes of dikke condensorpijpjes aan te brengen (zooals op den kruiser „Zeeland" werd toegepast), de *voorname* oorzaak van de vertering van condensorpijpjes moet naar mijne meening elders worden gezocht, n.l. in electrische invloeden, welke door de opgenoemde middelen niet zijn te verhinderen. En wel op de volgende gronden:

Zoolang geen electrische verlichting aan boord werd aangetroffen, kwam die vertering weinig of niet voor. Wel deden zich vroeger materiaalgebreken voor, tengevolge van slechte samenstelling vooral bij vertinde condensorpijpjes, toen die gebreken bij de keuring bedekt bleven, maar toen voor de Engelsche marine en ook voor de Ned. marine onvertinde pijpjes verlangd werden, verminderden die materiaalgebreken zeer belangrijk, en waren zij feitelijk gedurende eenigen tijd overwonnen.

Ook bij geheel rondgaande kabelleidingen, zooals tegenwoordig meestal worden toegepast, en waarbij het dus niet de bedoeling is, het stalen schip in de stroomleiding op te nemen, wordt door lekkage (of misschien ook wel door inductie) het schip toch in die mate electrisch, dat dikwijls een gloeilampje kan ontstoken worden door één pool met den kabel, de andere met een deel van het schip te verbinden.

Niet alleen de geelkoperen condensorpijpjes verteren, maar evenzeer en dikwijls meer nog de *roodkoperen* pijpen, waardoor of waarom zeewater stroomt. Zeer sprekende voorbeelden daarvan werden op al onze laatste oorlogsschepen aangetroffen. Het maakt den indruk dat deze electr. vertering zeer willekeurig te werk gaat, evenals de bliksem. In het eene geval verteren bij voorkeur condensormoertjes, in een ander geval de ruime

roodkoperen inlaatpijpen van het buitenboords-circulatiewater, dan weer bij voorkeur de roodkoperen pijpen van de brandbluschleiding, zoodat men deze reeds hier en daar door ijzeren vervangt (waardoor echter mogelijk de condensorpijpjes weer in ongunstiger toestand komen).

Kort na 1892 was in de gepubliceerde rapporten van de Amerikaansche marine — die toenmaals wat reparatiën van machinerieën en ketels betreft, veel uitvoeriger waren dan de jongste rapporten — vrijwat over deze vertering te vinden. Men zocht toen ook nog naar de geneesmiddelen. Zoowel daar als in Europa worden de ondervonden moeilijkheden op dit gebied weinig gepubliceerd tegenwoordig — tenzij kleinere of grootere ongelukken gebeuren, waarvan de pers zich meester maakt. Zoo werd onlangs gepubliceerd, dat men in de Eng. marine aan boord van een 3e kl. kruiser kort geleden veel last gehad had van hetzelfde gebrek, en de inlichtingen welke ik ontving doen vermoeden, dat men ook daar omtrent de oorzaken en geneesmiddelen van de vertering van condensorpijpjes nog in het duister tast. Volledigheidshalve wensch ik bij nog enkele opmerkingen enkele dier inlichtingen mede te deelen.

Eene niet homogene vermenging van het koper en zink (het geelkoper van de condensorpijpjes bestaat uit 70 pCt. koper, 29 pCt. zink en 1 pCt. tin), ook door slechts geringe afwijkingen van de juiste verhouding, kan zonder twijfel een zeer nadeeligen invloed op den levensduur van de condensorpijpjes hebben. Onvermengd zink en koper in zeewater vormt reeds een element, waarbij scheikundige omzettingen plaats hebben.

Aan het Departement van marine wordt op het bureau van den Inspecteur van 's Rijks stoomvaartdienst sedert vele jaren nauwkeurig boek gehouden van de verkregen keuringsuitkomsten, o. a. ook van condensorpijpjes en deze worden telkens tegelijk met de uitkomsten in dienst, zorgvuldig geraadpleegd bij de vaststelling van de materiaaleischen voor nieuwe machinebestekken. Aangezien het echter niet heeft mogen gelukken, een bepaald verband aan te wijzen tusschen de vertering van condensorpijpjes en de uitkomsten van het scheikundig onderzoek naar de bestanddeelen van de pijpjes, heeft men gemeend niet beter te kunnen doen, dan steeds het jongste voorschrift van de Engelsche marine omtrent de verhouding van de bestanddeelen te volgen, omdat mag worden ondersteld, dat de Engelsche marine meer dan eene andere marine of stoomvaartmaatschappij over groote ervaring in dit opzicht beschikt.

Sommigen zijn van meening, dat de schuld van de vertering moet gezocht worden in de wijze, waarop tegenwoordig bijna alle roodkoper — dus ook het in de geelkoperen pijpjes voorkomende roodkoper — wordt bereid, n.l. langs electrolitischen weg. Het roodkoper schijnt, ofschoon veel zuiverder dan het vroeger door de smeltmethode verkregene, van sommige

goede hoedanigheden te hebben verloren. Voor deze meening pleit de omstandigheid, dat het nieuwe koper minder geschikt is b.v. voor tubeplaten van locomotiefketels dan het oude en dat waar roodkoperen brandbluschleidingpijpen worden aangetast, deze vervaardigd zijn van koper van den lateren tijd. Men heeft in Frankrijk eenigen tijd geleden ook roodkoperen condensorpijpjes beproefd, maar die waren, naar mij verstrekte inlichtingen, zeer spoedig door vertering onbruikbaar.

Enkelen schrijven deze vertering van condensorpijpjes toe aan de vervanging van gietijzeren door metalen condensors. Daarom wordt in de Engelsche Marine niet zink maar gietijzer in de circulatieruimte toegepast. (Mij is intusschen een gietijzeren condensor bekend, waarin vertering van de geelkoperen condensorpijpjes veel voorkomt).

Anderen daarentegen gelooven aan een chemische of electrochemische werking, van deeltjes staal of ijzer, welke zich in de condensorpijpjes vasthechten en die het geelkoper ernstig aantasten, zoodra ze geheel tot ijzeroxyde zijn overgegaan.

De condensorpijpjes van Hr. Ms. kruiser „Wilhelmina" en van Hr. Ms. monitor „Reinier Claeszen" zijn van denzelfden leverancier en van denzelfden tijd afkomstig. Bij de „Wilhelmina", *een gekoperd schip,* had men tot nu toe slechts weinig last van deze kwaal. Bij de „Reinier Claeszen", die bovendien veel minder dienst deed, zeer belangrijk.

Een Engelsch pantserschip had last van vertering van de roodkoperen brandbluschleiding. Zij werd gedeeltelijk vervangen door oude koperen pijpen van een afgekeurd schip en deze vertoonen geen vertering.

Hetzelfde verschijnsel had plaats met de roodkoperen zuiglenspijp van een ander pantserschip en verdween ook op overeenkomstige wijze.

Een Engelsch transportschip deed 25 jaar dienst zonder last te ondervinden van de bedoelde vertering. Het schip onderging daarna eenige wijziging, waarbij ook een stuk van de roodkoperen brandbluschleiding werd vervangen en dit ingebrachte stuk gaf weldra daarna blijk van vertering.

Ook werd mij uit Engeland een geval gemeld — zooals zich ook zoo dikwijls bij onze Marine voordoet — n.l. dat op een zeker oorlogsschip de dynamo's voor eenzelfde verlichting geleidelijk meer en meer omwentelingen moesten doen, hetgeen wees op een lek in de electrische leiding. Zoolang dit lek niet gevonden was, vertoonden de koperen brandbluschleiding en de geelkoperen pijpjes in den bronzen hulpcondensor (niet die in de gietijzeren hoofdcondensors) vertering. Deze vertering hield op zoodra het lek in de electrische leiding was ontdekt en zorgvuldig voorzien.

Enkele autoriteiten zien heil in lange recepten van voorzorgen bij de fabricatie van de pijpjes, maar het komt mij voor, dat mag worden aangenomen, dat de pijpjesfabrikanten in de laatste jaren overstelpt werden met klachten en dat onderlinge

wedijver en concurrentie wel zou dwingen tot de vroegere wijze van bewerking terug te keeren, indien de tegenwoordige daarbij ten achter staat.

Ook zijn er thans nog wel schepen en vaartuigen — waaronder ook in de laatste jaren gebouwd, welke van deze vertering weinig of geen last hebben, b.v. schepen zonder electr. verlichting, n.l. onze rammers en monitors, de gouvernementsstoomers, de sloepen, de torpedobooten.

Eene groote moeilijkheid bij het oplossen van het vraagstuk waarom de condensorpijpjes zich begeven en bij het aanwijzen der geneesmiddelen, schuilt wel hierin, dat met de periode, waarin deze kwaal zich zoo lastig openbaarde, verschillende zaken, welke allen schijnbaar daarmede te maken hebben, coïncideeren, n.l. de groote uitbreiding van electrische verlichting en andere electr. installatiën aan boord der schepen, — de wijziging in de koperbereiding en eindelijk de toepassing van staal in stede van ijzer in den scheepsbouw.

Ook zijn er enkele sprekende gevallen, b.v. het zeer hardnekkig verteren van condensorpijpjes van allerlei metaal en allerlei oorsprong in een landmachine, en het zeer hardnekkig verteren van allerlei soort condensorpijpjes in een schip niet voorzien van electrische verlichting, waardoor theorieën op lange reeksen van feiten gebaseerd, weder schijnen te niet te worden gedaan.

Eindelijk is er nog iets, dat een oplossing in den weg staat, en dit is misschien wel de voornaamste reden, n.l. het overigens gelukkige verschijnsel, dat na eenigen tijd er een toestand van evenwicht schijnt in te treden, waardoor de kwaal, na eenigen tijd gewoed te hebben, verdwijnt. En dan verdwijnt ook de belangstelling in de kwaal. Dit is althans op de schepen type „Kortenaer", die ruim 4 jaar geleden in dienst kwamen en in den aanvang vrij wat last hadden van deze vertering, het geval geweest.

Hoe dit zij, het is inderdaad niet alleen voor bezuiniging van het kolenverbruik, maar ook voor den goeden naam van de waterpijpketels en van de schepen en vaartuigen, welke daarvan voorzien zijn, van zeer groot belang, dat op logische wijze getracht worde de ware oorzaak of oorzaken op te sporen van het ontstaan van gaatjes in de condensorpijpjes en de middelen, die dit beletten. De goede naam van de schepen hangt wel het meest af van hun gedrag gedurende de eerste levensjaren. Aanvankelijk zijn de schepen type „Kortenaer" zoowel in 's Lands vergaderzaal als in de pers ernstig aangevallen, o.a. ook, omdat men meende, dat de brandstofberging in verband met het kolenverbruik een reis naar Indië niet zou toelaten. Maar nu na jaren een hunner zonder bezwaar de reis naar Indië deed, heeft dit feit zelfs niet de aandacht getrokken en is dan ook in de Kamer niet gereleveerd.

Indien, zooals ik geloof, de electriciteit inderdaad de voorname oorzaak is der vertering, dan zou wellicht eene proef

aanbeveling verdienen, om met buitensluiting van den scheepsromp, het buitenboordwater in den electrischen stroom op te nemen en dien stroom ter vertering een bepaald stuk materiaal op een bepaalde plaats aan te wijzen. In den geest zooals bliksemafleiders de omgeving veilig maken tegen inslaan.

Maar na de vele door de practijk aangewende steeds vruchtelooze pogingen, om de ware oorzaken van het kwaad en de geneesmiddelen met zekerheid aan te wijzen, komt het mij voor, dat men den raad zal moeten inroepen van een bekwaam wetenschappelijk gevormd electrophysicus, dien men zooveel mogelijk op de hoogte van de feiten zal moeten stellen en in de gelegenheid zoo noodig op ruime schaal proeven te doen.

Alleen reeds de noodzakelijkheid om de machines van de oorlogsschepen zooveel mogelijk te allen tijde gereed te hebben tot groote krachtsinspanning — om dus ook de condensors in goeden staat te hebben — wijst er op, dat alles behoort te worden in het werk gesteld, om deze kwestie, *die nog niet opgelost is*, tot klaarheid te brengen.

Dat zulk een resultaat heel wat besparing aan tijd, aan brandstof en reparatiekosten zou geven en dus ook uit dit oogpunt wel de kosten van een grondig onderzoek waard is, behoeft geen nader betoog.

Ten vervolge op hetgeen ik schreef in No. 5 van dit tijdschrift *) aan het slot van het artikel over waterpijpketels en condensorpijpjes, verzoek ik de redactie nog een kleine ruimte te willen afstaan, om aan de belangstellenden in dit onderwerp mede te deelen, wat ik sedert uit het buitenland vernam over het aldaar ingestelde onderzoek naar de oorzaken van lekke condensorpijpjes, voor zoover ik dit zonder indiscretie mag doen.

De onderzoekingen, welke ik op het oog heb, zijn onafhankelijk van elkaar geschied door Prof. Ewing te Cambridge en door Dr. Waldo te Bridgeport Conn. U. S. op verzoek van bij deze aangelegenheid belanghebbende firma's, die aan de genoemde heeren de moeite en kosten dezer onderzoekingen vergoeden, en vermoedelijk zeer ruim vergoeden. De uitkomsten der onderzoekingen zijn daarom eigendom van die firma's en kunnen niet in extenso worden gepubliceerd. Ook de heer Milton, Chief-Engineer van Lloyds, heeft zich met dit onderzoek beziggehouden. De rapporten van deze drie autoriteiten wijzen er op, dat de oorzaak van de vertering van condensorpijpen, zoo niet geheel dan toch voornamelijk kan worden geweten aan de pijpjes zelf, n.l. hieraan, dat bij de vervaardiging niet de noodige zorg wordt besteed.

Bij de vervaardiging van geelkoperen pijpjes wordt eerst een korte dikkere pijp gegoten en van grooter diameter dan verlangd wordt, welke pijp geleidelijk op trekbanken door steeds kleinere mandrils tot de verlangde kleine diam. en dikte wordt uitgetrokken.

*) »De Ingenieur". — Red.

Het is noodzakelijk deze oorspronkelijke gietstukken, alvorens ze verdere bewerkingen te doen ondergaan, van onzuiverheden te ontdoen. Voor de geelkoperen vlampijpen van de locomotieven der groote Eng. spoorwegmaatschappijen worden die gietstukken uitgeboord en afgedraaid. Aan de gietstukken bestemd voor gewone geelkoperen vlampijpen en condensor pijpjes schijnt niet overal in die mate zorg te worden besteed voor reine oppervlakken.

Het microscopisch onderzoek door Prof. EWING verricht op door vertering onbruikbaar geworden condensorpijpjes leerde, dat de vertering vanaf de zeewaterzijde plaats heeft en dat er eene microscopische verontreiniging van het geelkoper is te ontdekken, die zich in de nabijheid der aangestoken plaats dikwijls voordoet als eene fijne ader van blauwachtige kleur. Er kon van deze stof niet genoeg verzameld worden voor een volkomen chemisch onderzoek naar de bestanddeelen, maar sporen van ijzer en zwavel werden gevonden. De vertering wordt toegeschreven aan galvanische werking in zeewater tusschen het geelkoper en deze verontreiniging (waarbij de verontreiniging verteert), wanneer zij zich tot de zeewaterzijde der pijpjes uitstrekt en in voldoende hoeveelheid aanwezig is.

Dr. WALDO schrijft de scheurtjes in de lengterichting, welke zich somtijds na eenigen diensttijd in condensorpijpjes voordoen, toe aan de bewerking, n.l. dat het pijpje niet behoorlijk uitgegloeid en niet behoorlijk getrokken is en daardoor over een deel eene andere structuur aannam.

Ofschoon schijnbaar wèl, is misschien inderdaad de vertering van *rood*koperen zeewaterleidingen *niet* in strijd met de uitkomsten van het onderzoek van Prof. EWING. Het is jammer, dat *deze* vertering, waarop ook in het opstel in No. 5 van dit tijdschrift werd gewezen, door genoemde onderzoekers niet in verband schijnt te zijn beschouwd met de vertering van *geel*koperen condensorpijpjes. Ik teeken intusschen aan, dat ook bij de vervaardiging van *rood*koperen tubeplaten door goede fabrieken dezelfde zorg wordt besteed om de platen vóór het uitwalsen te ontdoen van oppervlak-onzuiverheden. Wie deze bewerking met aandacht volgde, zal wel met mij overtuigd zijn, dat de waarde van het ten slotte verkregen materiaal ten zeerste van deze bewerking afhangt. Indien dus ondersteld kan worden, dat het roodkoper, waaruit zeewaterleidingen vervaardigd worden, die aan boord der oorlogsschepen zoowel als der handelsstoomers zoo dikwijls spoedig blijken geven van vertering, zóó onzuiver was [1]), dat hierin de oorzaak der vertering

1) Ik mag niet verzwijgen dat — tenzij deze onzuiverheden er van buiten bij de bewerking (het walsen of trekken) inkomen, deze veronderstelling er bij mij moeilijk in wil. Zoowel het electrolitisch als het op andere wijze bereide koper is tegenwoordig buitengewoon zuiver en bevat ver over de 99 pCt. Cu. En ik zag een stuk roodkoper van ongeveer 50 cM2 oppervlakte en ong. 5 mM. dik, waarvan tengevolge van hier besproken oorzaken ong. 10 pCt. verteerd was.

moet worden gezocht, dan zou hierdoor de zienswijze van Prof. EWING omtrent de oorzaak van de vertering van geelkoperen condensorpijpen worden gestaafd.

Hoe dit zij, indien het waar is, dat de voorname schuld ligt bij de pijpjes zelf, en dat de zorgvuldigste chemische en andere keuringen vóórdat de pijpjes worden aangenomen en ingezet, die schuld niet tijdig aan het licht kunnen brengen, dan zou men de pijpjesfabrikanten — en de machinefabrikanten — kunnen nopen alles in het werk te stellen, om zuiver materiaal te leveren, door het voorschrijven van een garantie van b.v. twee jaar dienst.

Zulk een voorschrift schijnt inderdaad door een Italiaansche machinefabriek, „de Stabilimento Tecnico", te zijn toegepast met uitnemend resultaat.

J. H. BEUCKER ANDREÆ.

HET ZODIAKAALLICHT.

Het doel van dit schrijven is, heeren officieren van marine en koopvaardij op te wekken tot het doen van astronomische waarnemingen, die gemakkelijk onder hun bereik vallen.

Juist door hunne herhaalde en soms langdurige bezoeken aan tropische gewesten kunnen zeelieden hoogst belangrijke gegevens verzamelen omtrent tal van astronomische vraagstukken, en aldus tot de oplossing daarvan bijdragen. Te eer ben ik tot het schrijven van deze opwekking overgegaan, omdat, zooals zeeofficieren mij herhaaldelijk verzekerden, een niet te inspannende, nuttige arbeid door velen als een zeer welkome afwisseling in het soms eentonige leven aan boord begroet zou worden. 't Komt mij voor, dat de aandacht, blijkens de scheepsjournalen aan allerlei verschijnselen besteed, met veel belangrijker resultaten beloond zou worden, zoo de waarnemers in een korte handleiding eenige wenken vonden omtrent de wijze, waarop de waarnemingen liefst ingericht moeten worden. [1])

Het zij mij vergund, eenige opmerkingen van algemeene strekking vooraf te laten gaan.

Vooreerst dan herinnere elk waarnemer zich den ouden regel: beter geen waarneming, dan een onbetrouwbare waarneming. *Geen onbetrouwbare waarneming worde derhalve op-*

---

1) Het veel voorkomende »Manual of Scientific Inquiry" van Sir ROBERT BALL bevat op astronomisch gebied te weinig. Veel uitvoeriger is NEUMAYER's »Anleitung zu wissenschaftlichen Beobachtungen auf Reisen", welk boek echter niet in veler bezit schijnt te zijn.

geteekend en ingezonden! Natuurlijk zal men in het begin dikwijls moeilijk kunnen uitmaken, of een waarneming al dan niet vertrouwen verdient, maar zeer waarschijnlijk zal in dit opzicht weldra het gevoel van zekerheid toenemen.

In de tweede plaats dienen zooveel mogelijk alle bijzonderheden te worden vermeld, die ook een ander dan den waarnemer zelven een oordeel over de betrouwbaarheid der waarnemingen kunnen geven.

Dan is het zaak, de waarnemingen zoo dikwijls mogelijk te herhalen. Een waarneming, behoorende tot een reeks van gelijksoortige, door denzelfden waarnemer onder gelijksoortige omstandigheden verrichte observaties, is meer waard dan een op zich zelf staande waarneming. Een reeks van *n* waarnemingen is meestal *veel* meer dan *n* maal zooveel waard als één enkele.

Verder moeten de verrichte waarnemingsreeksen zoo spoedig mogelijk, dus uit de eerste de beste haven, naar den verzamelaar, in dit geval naar den ondergeteekende, directeur van de Sterrenwacht te Utrecht, worden opgezonden.

Eindelijk behoort men er voor te zorgen, dat de gegevens zoo volledig en zoo nauwkeurig mogelijk zijn: tegen dezen regel zondigen dikwijls, blijkens de in de scheepsjournalen voorkomende mededeelingen, de opgaven van veel waarnemers. De voorbeelden zijn legio. Ik ontleen er eenige aan „Mededeelingen uit de Journalen betreffende bijzondere meteorologische verschijnselen enz.", uitgegeven door het Kon. Ned. Meteor. Instituut (2e druk 1896).

Ik lees op blz. 31:

„Zien op de H.W. een prachtigen vuurbol van het toppunt naar het Z.W. gaan".

„Zagen een vuurbol aan de lucht, die het geheele schip verlichtte".

Deze twee voorbeelden vertegenwoordigen vrij wel de uitersten, waarbinnen de onvolledigheid der gegevens zich beweegt. Maar ook in het nauwkeurigste der twee zijn de helderheid van den vuurbol, de tijd der waarneming, de beschreven baan slechts *zeer* vaag aangegeven.

Verreweg de meeste der in deze „Mededeelingen" vermelde waarnemingen zijn dan ook eenvoudig onbruikbaar. Dat echter de goede wil, om volledige gegevens te leveren, wel aanwezig is, bleek mij uit een journaal van het Schroefstoomschip „Alkmaar" (Sept. '97 tot Sept. '98).

Ik lees op blz. 9 en 10:

„Vallende ster No. 1. Zichtbaar wordende tusschen γ Maagd en de Raaf, zich bewegende naar den Wolf, onzichtbaar wordende nabij Spica".

„No. 2. Zichtbaar wordende tusschen η Grooten Beer en de Jachthonden, zich bewegende naar en onzichtbaar wordende bij ζ Maagd".

„9 Aug. eerste wacht. Zagen tusschen $8^u 30^m$ en $11^u 30^m$ ± 25 vallende sterren aan den westelijken hemel, het grootste aantal tusschen 10^u en 11^u."

Zooals deze overigens met zooveel zorg en zoo groote toewijding verrichte waarnemingen hier geboekt zijn, is er wel iets, maar dan toch *zeer weinig* uit te trekken.

De gegevens zijn wel iets nauwkeuriger dan in de eerstgenoemde voorbeelden, maar toch nog veel te onvolledig. Juist het feit, dat *met dezelfde opoffering van arbeid en tijd* zooveel belangrijker resultaten te verkrijgen zouden zijn, indien de waarnemingen doelmatiger waren ingericht, heeft mij tot het schrijven van dit opstel gedrongen.

De aangehaalde voorbeelden betreffen de vallende sterren, waaromtrent ik mij voorbehoud, in een volgend artikel eenige opmerkingen te maken. Thans wilde ik meer in het bijzonder het *Zodiakaallicht* behandelen, een verschijnsel, dat, hoewel het volgens betrouwbare onderzoekers in veel tropische streken elken helderen, maanvrijen nacht zichtbaar is, door vele zeeofficieren, naar ik vernam, nooit is gezien: in het bovengenoemde werk „Mededeelingen enz.", dat uittreksels uit de journalen van 40 jaren bevat, worden slechts 17 waarnemingen van het Zodiakaallicht vermeld (tegen meer dan 400 waarnemingen van het Noorderlicht). En slechts bij twee van deze 17 geboekte waarnemingen zijn vage aanduidingen van kleur, vorm, helderheid enz. aanwezig.

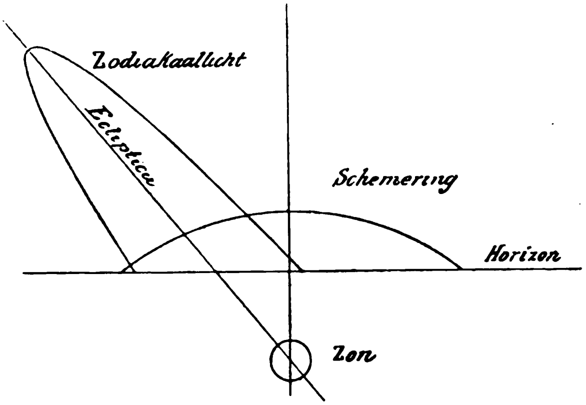
Het *Zodiakaallicht* is een ovale of afgerond ruitvormige lichtvlek met assen van 160° tot 180° en 30° tot 40°. De lange as ligt in de ecliptica; het middelpunt wordt ingenomen door de zon. Zijn lichtsterkte is aan de uiteinden der groote as zeer gering, en wordt naar het middelpunt toe grooter. Ze is gemiddeld van denzelfden graad als die van middelmatig heldere Melkwegdeelen. Deze geringe helderheid brengt mede, dat alleen dat gedeelte van het Zodiakaallicht te zien is, dat zich boven den horizon bevindt, terwijl de zon onder is. Derhalve ziet men het oostelijk deel van het Zodiakaallicht na zonsondergang als een lichte pluim in het Westen, zijn westelijk deel vóór zonsopgang in het Oosten. Allerlei geringe storingen kunnen het zwakke licht onzichtbaar maken: heiïgheid van de lucht, de maan en zelfs de nabijheid van zeer heldere planeten als Venus en Jupiter. Bovendien zijn de grenzen van het Zodiakaallicht dikwijls slecht waar te nemen door de nabijheid van den Melkweg.

Van de schemering is het Zodiakaallicht door zijn kleur, maar vooral door zijn vorm met name in de tropen gemakkelijk te onderscheiden. Terwijl toch de schemering een breed laag segment vormt, symmetrisch ten opzichte van een vertikale as, die het middelpunt der zon (ettelijke graden onder den horizon) snijdt, vormt het Zodiakaallicht een hooge, betrekkelijk smalle, driehoekige, meestal schuins op den horizon geplaatste pluim (zie de schets, pag. 21).

Op hooge geografische breedte, waar de schemering zoo lang duurt en 's zomers zelfs in het geheel niet verdwijnt, is de

geregelde waarneming van het Zodiakaallicht met vele bezwaren verbonden: de tropen met hun korte schemering leenen zich daartoe veel beter. Bovendien brengen de eigenaardigheden der „rechte sfeer" mede, dat in de tropen de ecliptica, as van het Zodiakaallicht, steeds een vrij groote helling op den horizon heeft.

Nauw verbonden met het Zodiakaallicht is het *Oppositielicht* (meestal ook in niet-Duitsche geschriften *Gegenschein* genoemd), een ovale vlek, van veel geringere afmetingen dan de ruit van het Zodiakaallicht (13° bij 7°) en van veel geringere helderheid. De lange as ligt eveneens in de ecliptica, het middelpunt bevindt zich ongeveer diametraal tegenover de zon. In zuivere atmosfeer schijnt het Oppositielicht elken helderen maanvrijen



nacht zichtbaar te zijn, zoo het niet gehinderd wordt door de nabijheid van heldere planeten of Melkweg; te Utrecht echter, in de dampige Hollandsche atmosfeer, heb ik het maar ééns in de laatste zes jaren gezien.

Volgens sommige berichten zijn er nog twee uiterst zwakke lichtbruggen tusschen Oppositielicht en Zodiakaallicht; dit laatste zou dan langs de geheele ecliptica zichtbaar zijn.

Na deze korte [1]) beschrijving van het verschijnsel zij het mij nu vergund, eenige wenken omtrent de waarneming er van te geven. Wie dan aan de zoo hoog noodige en zoo belangrijke waarnemingen van het Zodiakaallicht wil medewerken, houde zich, in verband met wat boven in het algemeen omtrent waarnemingen werd opgemerkt, aan de volgende regels:

1°. Men neme alleen waar op heldere nachten, als de kim

1) Ik heb opzettelijk verschillende bijzonderheden van het Zodiakaallicht niet zeer uitvoerig aangegeven, omdat de waarnemer alleen dan *onbevooroordeeld* het verschijnsel kan bestudeeren, als hij niet nauwkeurig weet, wat hij waarschijnlijk zien zal.

niet of althans slechts weinig heiïg is, de Melkweg goed zichtbaar, en geen lichten van de ree of van naburige schepen hinderen. Geen waarneming worde verricht, voordat men minstens 15 minuten in het donker heeft vertoefd: men make in het donker zijn aanteekeningen.

2°. Men noteere alle bijzonderheden, die den verzamelaar omtrent de waarde en de betrouwbaarheid der waarnemingen kunnen inlichten: den ouderdom en den stand der maan [1]), de helderheid van den hemel, de heiïgheid van de kim, de aanwezigheid van vreemd licht (b.v. van naburige schepen), den stand van Melkweg en horizon ten opzichte van het Zodiakaallicht, de lichtsterkte der schemering; zoo noodig den stand van de planeten Jupiter en Venus.

3°. Men teekene in sterrenkaarten, speciaal voor dit doel vervaardigd, zoo goed mogelijk omtrek en lengte-as van het Zodiakaallicht, omtrek en middelpunt van het Oppositielicht; men verdeele, zoo mogelijk, de waargenomen, niet in elk onderdeel even sterk lichtende vlek door eenige lijnen in van verschillende helderheid (zooals op de hydrografische kaarten de zee verdeeld is in gebieden van verschillende diepte); de helderheid van elke zone moet dan vergeleken worden met nauwkeurig op te geven Melkwegdeelen, *die ongeveer dezelfde hoogte boven de kim hebben.*

Zeer wordt het teekenen vergemakkelijkt door de kennis der sterrenbeelden, een kennis, die ik natuurlijk bij zeeofficieren voorop mag stellen.

Wie eenige oefening heeft, kan ook de geschatte helderheid in getallen uitdrukken: 10 beteekent dan de helderheid van de helderste vlekken in den Melkweg, 1 de flauwst waarneembare lichtsterkte. Echter is het dan noodig, tevens de helderheid van Melkwegdeelen aan te geven, omdat later uitgemaakt moet worden, in hoeverre de waargenomen helderheid van het Zodiakaallicht invloed ondervond van onvolkomen doorzichtigheid van den dampkring.

4°. Men noteere den plaatselijken of den Greenwichtijd tot in minuten, de lengte en de breedte der plaats van waarneming, en natuurlijk den datum.

5°. Men geve verder alle bijzonderheden van het verschijnsel aan, die van belang kunnen geacht worden: de kleur van het Zodiakaallicht, de lichtsterkte van het Oppositielicht, de aanwezigheid van een lichtbrug tusschen Zodiakaallicht en Oppositielicht; men onderzoeke of ook de maan middelpunt van een Zodiakaallicht is; wie een zakspectroskoop bezit, observeere

---

1) Reeds een zwakke maneschijn maakt het Zodiakaallicht onzichtbaar; volgens sommigen is de maan echter zelf middelpunt van een tweede Zodiakaallicht. Daarop moet dus bij eerste kwartier gelet worden in den nanacht, kort na maansondergang, bij laatste kwartier in den voornacht, kort voor maansopgang.

zoo mogelijk het spectrum van de helderste deelen van het Zodiakaallicht, en onderzoeke op andere punten van den hemel, of de groene streep, die er dikwijls in optreedt, misschien aan overigens onmerkbaar Noorderlicht moet worden toegeschreven.

6°. Eindelijk wijs ik nogmaals op het groote belang van een reeks van waarnemingen door één en denzelfden waarnemer. Niet alleen omvatte deze reeks vele avonden, maar bovendien worde de waarneming op verschillende uren van één avond herhaald.

Hierachter zijn op uitslaande platen een twaalftal voor het doel geschikte sterrekaartjes gevoegd. Wie aan de waarnemingen wenscht deel te nemen, kan deze kaartjes met behulp van doortrekpapier vermenigvuldigen [1]).

Ten slotte verzoek ik ieder, die een reeks van waarnemingen heeft verricht, mij de kaarten en de aanteekeningen zoo spoedig mogelijk, d. i. uit de eerste de beste haven franco toe te zenden (Sterrenwacht te Utrecht). Hoe spoediger de waarnemingen in het bezit van den verzamelaar zijn, des te hooger stijgt haar waarde. De oorspronkelijke waarnemingen blijven, zoo dit wordt verlangd, eigendom van den inzender.

Utrecht, Maart 1900. A. A. NIJLAND,
Hoogleeraar in de Astronomie.

AANTEEKENINGEN EN OPMERKINGEN BIJ HOOFDSTUK V.

Het zoogenaamde „Nieuwe Recueil", waarmede dan inzonderheid bedoeld wordt de laatstverschenen uitgave van het 5e Hoofdstuk Dl. II der Verordeningen, is thans sedert een jaar of wat van kracht en het publiceeren van eenige in dat tijdsverloop gemaakte aanteekeningen kan dus niet voorbarig worden geheeten. Hulde brengende aan den humanen zin waarvan de thans vigeerende voorschriften ondubbelzinnig getuigenis afleggen, wensch ik allerminst dat mijne aanteekeningen zouden worden aangemerkt als door gebrek aan waardeering te zijn ingegeven. Afbrekende critiek is de bedoeling niet geweest. Slechts werd beoogd het openbaar maken van eenige bedenkingen (en dat in den meest beknopten vorm) die, terwijl ik aan boord van een

1) Ook ben ik door de welwillendheid van den Vorstand der »Vereinigung von Freunden der Astronomie und kosmischen Physik", de vereeniging, die de kaartjes uitgeeft, in staat gesteld, iederen waarnemer op aanvraag franco toe te zenden:

a. atlassen van 12 kaartjes; den atlas à 20 cts.;

b. eveneens à 20 cts. stellen (»Blockausgabe") van 10 zelfde kaartjes, op karton bevestigd; deze stellen vooral zijn zeer handig in het gebruik.

der moderne schepen dienst deed, herhaaldelijk bij mij opkwamen. Ik heb mij in de navolgende bladzijden bepaald tot het mededeelen dier bedenkingen, niets verder uitwerkende dan noodig voorkwam om goed te worden begrepen, en mij zooveel doenlijk van een soort rapportenstijl bediend. Dit scheen gebiedend noodzakelijk, omdat verscheidene onderwerpen eene afzonderlijke behandeling waard zijn.

In hoeverre het aan den druk overleveren dezer gedachten door de tijdsomstandigheden begunstigd wordt, vermag ik niet te beoordeelen. Met eenige vrijmoedigheid bied ik echter mijne beschouwingen den lezers van het „Marineblad" aan, omdat zeer veel van hetgeen wordt opgesomd ook bereikbaar is zonder dat daarvoor nieuwe aanvullingsbladen of circulaires noodig zijn. Ook worden punten aangevoerd die wellicht anderen zullen opwekken tot het openbaar maken van hunne ondervinding ter zake, en zoodoende zouden zeker schoone gegevens verkregen worden, die op den duur ten zeerste in het belang van den dienst zouden werken. Dat elkeen mijne inzichten deelen zal, verwacht ik niet en hoe groot de belangstelling ook zijn zal waarmede ik kennis zal nemen van de bedenkingen door anderen eventueel in 't midden gebracht — aan een pennestrijd zal ik mij om die reden niet licht overgeven.

Art. 3.

Hoe duidelijk en ondubbelzinnig de inhoud van dit artikel moge luiden, zoo stemt het toch tot eenig nadenken wanneer het gelezen wordt in verband met artikel 136 van het voorafgaand Hoofdstuk. Wordt eenerzijds de plicht en het recht van straffen den commandeerenden officier — bij uitsluiting van ieder ander — opgedragen, zoo wordt andererzijds nader omschreven dat de krijgstucht zal onderhouden worden door belooning van en aanmoediging tot goed gedrag en ijver en zoo noodig (sic) door bestraffing van overtredingen. Leert ons nu het Reglement van Krijgstucht wel door welke gestrenge middelen die tucht kan worden onderhouden, dan staat daartegenover dat men vruchteloos zoeken zal naar de gewenschte vormen waaronder een commandeerend officier beloonen kan. Het trekt daarom de aandacht, dat de zinsnede waarbij van belooning en aanmoediging sprake is vroeger een goeden invloed gehad mag hebben, maar sinds aan commandeerende officieren de gelegenheid om door *bevorderingen* te beloonen practisch zoo goed als ontnomen is, van weinig actualiteit meer kan worden geacht. Dat dit uit een militair oogpunt zeer te betreuren valt zal wel geen betoog behoeven, vooral wanneer men bedenkt dat de correctiemiddelen waarover men *aan boord* kan beschikken, toch niet altijd even afdoende zijn. Feitelijk staan wij voor eene vermindering van de macht des commandeerenden officiers, die gaandeweg en vrijwel onopgemerkt haar beslag kreeg en dat is te meer nadeelig te achten, daar het de gelegenheid ontneemt tot het onderhouden der krijgstucht langs den weg, die daarvoor in de eerste plaats

in aanmerking komen moet. Gaat men na welke middelen van belooning den commandeerenden officieren verbleven zijn, dan kan men weinig anders citeeren dan het verstrekken van een extra rantsoen jenever als tevredenheidsbetuiging, en wellicht zal ook dat weldra tot het verledene gaan behooren. Er blijft dan nog slechts over het toekennen van kleine voorrechten binnen boord, maar ik meen te mogen betwijfelen of het in 't algemeen raadzaam en mogelijk is daarin ver te gaan. Zou wellicht het ontbreken van de macht tot beloonen een gestrenger toepassen van de straffe middelen, waardoor de krijgstucht kan worden onderhouden, tengevolge hebben?

Art. 12.

Terwijl volgens dit artikel de hutgordijnen gedurende eene inspectie gesloten kunnen blijven, bepaalde het vroeger vigeerend art. 31 juist dat men ongehinderd in de hutten moest kunnen zien. Hoewel die wijziging natuurlijk om goede redenen is aangebracht, komt het nut ietwat twijfelachtig voor, daar het recht van den inspecteerenden officier om in de hutten te zien toch wel onaangevochten zal blijven. Veeleer zou men als gevolg van het thans voorgeschrevene een zeker erkennen van souvereiniteit op klein grondgebied kunnen gaan waarnemen, dat min wenschelijk schijnt. Het geopend blijven der gordijnen maakt daarentegen de inspectie gemakkelijk en zou ook niet meer dan natuurlijk zijn, waar de 2e alinea van art. 64 toch voorschrijft dat de sleutels op de kasten van machinisten en onderofficieren moeten blijven — en die kasten zijn meest in de hutten.

En het geopend zijn der kasten kan veeleer overbodig geacht worden, daar men van een machinist of onderofficier wel verwachten kan, dat hij zijne kast behoorlijk onderhoudt — terwijl men, indien daaraan getwijfeld mocht worden, het openen daarvan kan gelasten. Anders is het gesteld met de zoogenaamde korporaalskastjes, want hoe wenschelijk het zij dat daarop de sleutels blijven zitten, het is even wenschelijk dat die kastjes bewaakt worden zoolang de eigenaars zich niet in het bezit der sleutels bevinden. Dit bewaken van kastjes — over verschillende compartimenten verdeeld — kan niet worden geëischt van één persoon, met name den dienstdoenden provoost, en daarom is het wel degelijk gewenscht dat de korporaalskastjes tijdelijk bewaakt blijven door schildwachten, alsmede dat de adelborst van het benedenschip omlaag blijft totdat de equipage weder beneden mag komen.

Art. 11 en 12.

De opmerking zij veroorloofd dat een groot aantal onderofficiershutten, hoe gaarne den belanghebbenden ook gegund, mij eer een nadeel dan een voordeel voor den dienst toeschijnt, want het bemoeilijkt de met den dag lastiger wordende contrôle te zeer. Wie een hut heeft is m. i. te veel meester over zichzelf, en verkeerde zaken als daar zijn: lang in de hut blijven, niet

[illegible] kunnen niet voldoende geconstateerd [illegible] is nog dat een grooter aantal [illegible] de bediening verzwaart en het [illegible] de scheepshuishouding van groot [illegible] omdat hier alles juist op het jongere [illegible] behoeft. drukt.

[illegible] denkbeeld van werkelijk bruikbare [illegible] tegenover een gering aantal hutten [illegible] zouden orde en regelmaat toenemen [illegible] voorkomen worden. Wie dit hard vindt [illegible] kans hebben een hut te betrekken, [illegible] van onderofficieren zijn die zelfs geen [illegible]

[illegible] voor een eersten officier vormen de [illegible] met hun vijven of zessen hoogstens, [illegible] achter een presenning huizen, zeker weer [illegible] bedienden behoeven en nu waarlijk geen [illegible] maken, wat hun ook minder kwalijk te [illegible] rang van sergeant immers — niet [illegible] der machinisten? Men kan daarop antw[illegible] niet thuis behooren, omdat hun een afzon[illegible] verstrekt wordt, waardoor hun staat aan [illegible] schijnt te zijn gestempeld, maar men lette [illegible] dateert uit den tijd, toen zij nog als machinist[illegible] graad van korporaal hadden, 't geen thans ge[illegible]

Art. 19.

[illegible] dit artikel de zorg voor het schoon en in orde [illegible] gamellehut en bediendenverblijf den [illegible] opgedragen, ware het duidelijkheidshalve ge[illegible] werd dat de chef *in dezen* aan den eer[illegible] ondergeschikt is. Ik teeken dat slechts aan, omdat [illegible] van den gamellechef voor een ander deel, namelijk in [illegible] de tafel en geldelijk beheer betreft, zoo zelfstandig zijn.

[illegible] bepaald wordt, wie den president der tafel bij [illegible] afwezigheid vervangt, komt mij eene leemte voor. Brengt [illegible] alreeds mede dat het oudste lid der tafel in dit [illegible] optreedt, en is dit ook kieschheidshalve de beste oplossing, [illegible] zou men het gecodificeerd zien.

Art. 22.

De Commandant stelt de uren der maaltijden van de officieren vast — is dit evenwel voldoende? Er zijn althans een paar punten die de aandacht trekken.

1°. Op welk uur zijn alle leden van den état-major present en beschikbaar? De gebruikelijke tijd van parade is daarvoor veel te laat, omdat allereerst de divisiechefs voorparade hebben te houden en deze — in het belang eener goede dienstregeling — het best kan worden gehouden onmiddellijk na de zindelijkheids-

inspectie. (Dit spaart een appèl uit en snijdt de gelegenheid af voor de nakomers, die als de voorparade wat laat wordt gehouden, allen een afzonderlijke boodschap noodig schijnen te hebben).

2°. Op welk uur zijn, in het belang eener goede en eenvoudige bediening, alle hutten in orde?

3°. Op welk uur zal het ontbijt zijn afgeloopen, opdat in verband met het voorgaande, alle oppassers en bedienden behoorlijk den tijd hebben zich voor baksgewijs-inspectie te kleeden?

Ik wensch over de beantwoording der beide laatste vragen niet in den breede uit te weiden, maar merk bij de laatste vraag alleen op, dat een jaar of zestig geleden het ontbijt der officieren met parade afgeloopen was. In later jaren schijnt het uur van ontbijt onmiddellijk na parade te zijn gesteld, maar een terugkeer tot den vroegeren toestand is wellicht gewenscht. De opmerkzame toeschouwer toch kan gewaar worden dat sinds aan de onderofficieren een commaliewant verstrekt geworden is, ook daar de gewoonte van om acht uur te gaan ontbijten, bezig is zich in te burgeren en zonder nu iemand dit genoegen te misgunnen, wil het mij voorkomen dat hieruit is voortgevloeid een half uur à driekwartier, niet van ledigheid, maar van ontspanning voor alle rangen en graden. Wellicht zie ik deze zaak te ernstig in, maar dan geloof ik toch dat het kwaad in de toekomst wel toenemen, niet verminderen zal. Een bepaald middel om het te voorkomen, zie ik niet. Misschien zou het aanbeveling verdienen, ook de equipage niet onmiddellijk na wasschen en kammen te doen schaften, maar om een algemeen uur van ontbijt vast te stellen, dat b.v. driekwartier voor parade aanvangt en een kwartier voor parade eindigt. Daardoor zou, evenals bij het middagschaften, het voordeel verkregen worden van een algemeen etensuur.

Art. 28.

De bediening behoort, op schepen voor binnenlandschen dienst, altijd plaats te hebben door manschappen van het korps mariniers, maar juist op die schepen komt dit voorschrift te weinig tot zijn recht. Dat toch op een schip type „Kortenaer" waar, in gewone omstandigheden, slechts 15 mariniers in de rol fungeeren — (en die behoeven toch niet allen voor bediende bruikbaar te zijn) — de bediening voor een groot gedeelte op andere schepelingen neerkomt, behoeft wel geen betoog. — Een ware moeilijkheid rijst er dan nog op, wanneer men wat veel miliciens in de rol heeft, want die komen allereerst niet voor bediende scheep en genieten bovendien geen toelage als zoodanig, al is men soms gedwongen hen daartoe aan te wijzen. Dat voorts het bediendenvak voor de jeugdige schepelingen niet het ware is, behoeft wel niet te worden uiteengezet — hoe dus de nadeelen te beperken? In de eerste plaats door het aantal onderofficiershutten vooral niet op te voeren — liever te verkleinen — en over te gaan tot gemeenschappelijke verblijven,

waardoor de bediening eenvoudiger kan worden en gemakkelijker te contrôleeren is. — *Bij de officieren is de bediening reeds vereenvoudigd.*

Wie een weinig scheepswijs is, weet van het bedieningsvraagstuk meê te praten en wie niet scheepswijs is zal zich verwonderen, wanneer hij gewaar wordt, dat de bediening voor alle rangen en standen aan boord speciaal op mariniers en matrozen drukt. Voor de eersten is het kwaad blijkens de ervaring gering, voor de laatsten verbazend groot, want het drukt juist op de jeugdige schepelingen. Bediend moet nu eenmaal worden bij commandant, officieren, adelborsten, machinisten, adspirant-machinisten, hutsgasten en niet-hutsgasten, ambachtslieden, zoo ook aan de bakken zelf en buiten die eigenlijke bediening behoort nu ook nog de zorg voor privaten, mandikamers, hulp in de kombuis enz., die overal weer door jonge matrozen bediend worden. Waarom, vraagt men zich nu af, kunnen althans geen stokers in alle opzichten dienst doen bij hunne rechtstreeksche meerderen, n.l. de machinisten? Zeker niet omdat zij zooveel meer waarde voor den lande vertegenwoordigen, want een lichtmatroos is ook duur. Ook dit wijst op de meer en meer klemmende behoefte aan uitbreiding van stokerspersoneel.

Naar vereenvoudiging van bediening kan in 't belang der bedienden zelf, *vooral in 't belang van den matrozenstand*, haast niet genoeg gestreefd worden. Het *schijnt* logisch dat, waar de kwaliteit der bediening slecht is, het aantal der bedienden dit moet vergoeden — maar men heeft dat aantal nu niet in voorraad en zal zich moeten *beperken*. — Op een mailstoomer is het aantal bedienden zeer klein en marcheert de bediening toch ook voortreffelijk, door het goede toezicht.

Aan de bediening binnenboord zou m. i. reeds veel verbeterd kunnen worden, indien ook geen bedienden voor eenig werk hoegenaamd buitenboord werden gebezigd. — Er is wel nimmer gestipuleerd waarvoor oppassers zijn, maar ik vraag mij af, of de bedoeling ooit een andere was, dan het verrichten der diensten, die hunne meerderen niet persoonlijk kunnen of behooren te verrichten — en dan natuurlijk binnenboord. Huisdiensten behooren buiten de beschouwing te vallen — zoo ook het halen van valiesjes van het spoor en dergelijken meer — waarvoor de bestellers zijn. — Dat door oppassers bij de officieren zulke diensten verricht worden, kan in beginsel niet zijn af te keuren, omdat deze gewoon zijn dien lieden nog een persoonlijke toelage toe te kennen, maar dat zal „vooruit" wel het geval niet zijn en wanneer dan het voorbeeld gevolgd wordt, werkt het schadelijk.[1]) — Bedroog mijn waarnemingsvermogen

1) Het zou, sinds den bedienden f 1.50 per maand wordt toegekend wellicht goed zijn zoo het geven van toelagen hooger dan f 1.— 's maands ook van hoogerhand verboden werd en dat niet het minst om te voorkomen dat een marinier 3e klasse-oppasser hooger gage ontvangt dan een vice-korporaal.

mij niet, dan heb ik reeds een machinistleerling gezien, wiens koffertje door een marinier werd weggebracht.

Art. 41 vlgg.

Hier zijn wij genaderd tot een allerbelangrijkst stel voorschriften, namelijk die, welke de Inventarisgoederen raken. Toch zal ik mij tot *korte* aanteekeningen bepalen.

1°. Het is zeker, dat het benoodigde, hier te lande althans, op uiterst gemakkelijke wijze kan worden aangevraagd en verkregen niet, zooals in Indië gebeurt, eens of tweemaal per jaar, maar integendeel het geheele jaar door is dit het geval. Hoe gemakkelijk en aangenaam het zij, dat men met een minimum van administratieve bemoeiing in het benoodigde kan voorzien, zoo komt mij juist het maandelijks, d. i. herhaaldelijk aanvragen schadelijk voor aan een goed beheer. Wat toch is het geval? De eerste officier ontvangt de maandlijsten op den 3en dag der maand en moet, ten einde zijne aanvragen, die aan het begin der maand (dus laat ons zeggen omstreeks den 10en) zullen worden ingediend, gereed te krijgen, spoed maken of spoed doen maken met die lijsten, teneinde de aanvragen tijdig in orde te hebben. Gedurende die eerste dagen der maand zal hem allicht de tijd ontbreken tot het alleraccuraatst doorzien der maandlijsten en der aanvragen, en hij zal soms wel genoodzaakt zijn de aanvragen in te dienen, zonder zoo goed op de hoogte van een en ander te zijn als hij dat wel wenscht. Zijn de aanvragen ingediend, dan volgt er een week, waarin weinig aan den scheepsinventaris behoeft gewerkt te worden, alleen er komen misschien nog aanvragen tusschentijds bij; daarna, in de laatste helft der maand, worden de aangevraagde goederen naarmate zij voorradig zijn in ontvangst genomen. Des zomers zal dit veelal in nauw verband met het kolenladen gebeuren en de tijd die nu noodig is om alles na te zien, kan ontbreken. Zoo komt de nieuwe maand; gelijktijdig met de lijsten der ontvangen, geruilde en verbruikte artikelen worden weer nieuwe aanvragen aangeboden en de hierboven geschetste loop van zaken herhaalt zich. Is deze voorstelling juist, dan zal de eerste officier lichtelijk het gewenschte inzicht in den inventaris verliezen en juist om dat te voorkomen schijnt het zoo wenschelijk dat de suppletie-aanvragen, evenals in Oost-Indië geschiedt, slechts tweemaal per jaar worden ingediend. Dit zou bovendien aan een nog zuiniger verbruik ten goede komen, doordat dan door een ieder op elk artikel te scherper moet worden toegezien, omdat men nu eenmaal zoo gauw geen nieuw krijgt. Natuurlijk zou deze maatregel slechts mogelijk zijn na herziening van de vastgestelde inventarissen, maar toch zal dit niet veel bezwaar opleveren, daar deze in den regel ruim genoeg zijn om gedurende een half jaar te *kunnen* strekken.

2°. Zal, door een maatregel als deze, betere contrôle, wellicht ook besparing en ten slotte gemak worden verkregen; hoeveel eenvoudiger nog zoude het suppleeren zelf te werk gaan,

indien men de bons voor de af te halen goederen aan boord kreeg toegezonden. Dit schijnt, het moet erkend worden, ook meer en meer te gebeuren. Liever nog wanneer men, gelijk in Oost-Indië ook geschiedt, lijsten ontving waarop vermeld is wat verstrekt worden zal, wat later zal komen, welke artikelen niet voorradig zijn enz. Het gebruikelijke: „gaan hooren of de aanvraag kan worden afgehaald" werkt minder snel, en minder accuraat. Bij het ontvangen van dergelijke lijsten met opgaven als: „niet voorhanden" of „wordt nagezonden" en dergelijken zou men beter en secuurder uit zijn.

3°. Een der lastigste onderdeelen van den inventaris vormen de losse en vaste goederen. Wie is bij indienststelling de competente persoon, die deze goederen toont en wie neemt die voorwerpen over? Voor zoover de ondervinding van steller dezes gaat, waren de losse en vaste goederen volstrekt niet altijd conform de lijsten, die dikwijls aan duidelijkheid te wenschen overlieten. Ten opzichte van die losse en vaste goederen ware het ook wenschelijk dat ieder schip over een *officieel aangewezen* bergruimte op de werf kon beschikken, waar naargelang van de eischen van den dienst datgene gedeponeerd worden kan, wat men tijdelijk niet behoeft, als tentlatten stutten en derg. Natuurlijk wordt welwillend in deze aangelegenheid voorzien, maar zij is voor zoover bekend, nergens gesanctioneerd.

4°. Ofschoon in de laatste jaren de verstrekkingen gelukkig veel vereenvoudigd zijn, dringt zich niettemin aan ieder, die er over nadenkt, gedurig de vraag op, of deze of gene verstrekking nu niet achterwege had kunnen blijven en of een andere niet wat ruimer had kunnen gesteld worden. Ware het in 't belang van den dienst niet zeer te wenschen, indien b.v. in de Directie Willemsoord, zoowel als te Soerabaja, permanente commissiën werden geconstitueerd, die de verstrekkingen voor nieuwe typen aanvankelijk hadden op te maken en zoo noodig voorstellen in te dienen tot wijziging der verstrekkingen naarmate daarover bemerkingen inkwamen? In zulk een commissie zouden natuurlijk juist officieren zitting moeten hebben, die een korten tijd geleden als eerste en oudste officier hebben gediend. Ik bedoel niet, dat daarmeê nieuwe betrekkingen aan den wal behooren te worden gecreëerd. In de zeeplaats zelve zijn officieren genoeg in permanente functiën aanwezig, om dezen die commissie te kunnen opdragen.

5°. Terwijl Artillerie- en Torpedowezen beheerd worden naar de uitmuntende bepalingen, die over *ieder voorwerp* inlichten, wordt iets dergelijks voor de overige inventarisgoederen gemist. Het zal wel geen betoog behoeven, dat zulke voorschriften voor die artikelen ten zeerste aan een goed beheer zouden ten goede komen — meer wellicht dan welke andere maatregel ook.

6°. Op de werf te Willemsoord is eene Breithaupt-boussole

aanwezig, ten dienste van schepen, die dit instrument eventueel mochten behoeven, waardoor ongetwijfeld, zeer in het belang van den lande, de verstrekking aan de verschillende schepen overbodig wordt. In deze richting kan nog zeer veel nuts worden gesticht – niet alleen op 't gebied van instrumenten – maar ook op ander gebied, en eene commissie voor verstrekkingen zou dit spoedig genoeg bespeuren. In Oost-Indië zouden dergelijke voorwerpen van algemeen, doch zeldzaam voorkomend nut, aan de wacht- en vlaggeschepen dienen te worden verstrekt, zooals daar ook met sommige artilleriezaken het geval is.

7°. Mocht ik hiervoren de Indische toestanden verheven hebben boven hetgeen men hier te lande gewoon is, zoo kan het niet misplaatst geacht worden, indien nog eens aandacht gevraagd wordt voor de enorme bedragen, die aldaar aan verpakking en transportkosten worden uitgegeven. Het zal wel niet te loochenen zijn, dat tal van artikelen door aankoop ter plaatse, voor den lande veel goedkooper kunnen worden verkregen, dan door uitzending van Soerabaja. Dit behoeft niet te gelden voor touwwerk en dergelijke artikelen, die deugd- en duurzaam moeten zijn, maar voor tal van andere voorwerpen, waarvan hier, om een voorbeeld te geven, genoemd worden: hut- en vloerkleeden, verfkwasten, sommige machinekamerbehoeften, enz., enz. – Voorschriften in dien geest zijn voor de verschillende artikelen, in verband met de bestaande prijslijsten, gemakkelijk te maken en zouden met ingenomenheid worden begroet. Het geldt hier ook slechts uitbreiding van een beginsel, dat ten opzichte van houtwaren en eenige andere artikelen aangenomen is.

Art. 50 in verband met art. 39.

De bepalingen lichten ons nergens in omtrent de te volgen handelwijze, wanneer het Rijk *in gemoede* schadeloosstelling zoude kunnen eischen voor schade aan inventarisgoederen toegebracht – dit schijnt een leemte in de bepalingen te zijn. – Bij het overboord geraken van kleine voorwerpen wordt wel eens langs indirecten weg schadevergoeding verkregen door het opleggen van eenige straf, gepaard met inhouding van halve soldij. Er zijn echter zooveel gevallen, waarin dat middel niet is toe te passen – of wil men het beginsel toepassen, dat het Rijk zich in den regel *niet* schadeloos stelt, waarvoor veel te zeggen is, dan mocht men dit wel weten. –

Art. 55.

In hoeverre de meer uitgebreide verstrekking van hoofdstukken uit de Verordeningen den dienst heeft gebaat, of ooit baten zal, is moeilijk uit te maken, maar het nut van die verstrekking mag betwijfeld worden. Moeilijk valt het te ontkennen, dat ieder tegenwoordig zeer precies weet wat zijn dienst *niet* is, maar of betere bekendheid met den eigen dienst verkregen is, dat zal nog aangetoond moeten worden. Eer nog meen ik

persoonlijk te bespeuren, dat de neiging tot argumenteeren en redeneeren vermeerderd is, waarmede gevoel van ondergeschiktheid vermindert. Daarom kan ook, naar mij voorkomt, betere kennis van de dienstbepalingen wellicht worden verkregen door het houden van goede theorie, maar niet door het verstrekken van voorschriften aan wie ze toch ten halve begrijpt.

De opmerkzame toeschouwer trachte eens na te gaan of het aantal onderofficieren en minderen, die den commandant verzoeken te spreken, omdat eenige den inwendigen dienst rakende order hun niet aanstaat, toe- of afneemt.

Art. 63.

De *routine van de week* wordt op de vloot in Oost-Indië vrij getrouw gevolgd. Is dit hier te lande in gelijke mate het geval? Wellicht niet. Trachten wij na te gaan, welke de meest algemeen werkende oorzaken zijn, die afwijkingen daarvan bevorderen, al kunnen wij in het midden laten of zij alle even onvermijdelijk zijn.

1°. des Maandags.

Bij art. 91 wordt bepaald, dat het hijschen van waschgoed bij voorkeur met zonsondergang zal geschieden, waaruit is af te leiden, dat het wasschen op de achtermiddagen behoort plaats te hebben. Gewoonlijk — of veelal — wordt des Maandags in den vroegen morgen gewasschen, terwijl men een man of wat laat ontmeren, om tijdig onder onder stoom te kunnen gaan. De regelmaat van den dag is daarmede verbroken, omdat men nu den ganschen voor- en achtermiddag met de aan de meeste exercitiën hinderlijke waschlijnen, vol waschgoed, zit opgescheept.

Wellicht zal de toekomst de meeste moeilijkheden van het waschgoed opheffen, zoodra de groote schepen van droogkamers voorzien worden.

2°. Des Donderdags.

De opmerking voor den Maandag gemaakt behoeft in dezen niet te gelden.

3°. Des Vrijdags.

Deze dag is geheel voor de plunjes bestemd, maar wanneer een schip in den loop van dien dag op de haven komt, en dat is veelal — zoo niet meestal — het geval, dan heeft de bemanning den zoo noodigen tijd om hare plunjes te verzorgen niet. Op den voormiddag toch gaat met het meren te veel tijd verloren en op den achtermiddag zal men vermoedelijk de vele oefeningen, die in zee niet gehouden konden worden, moeten inhalen, waartoe de omstandigheid dat tegenwoordig een groot aantal der nuttigste oefeningen diegene zijn die alleen ter reede of aan den wal kunnen worden gehouden, dringt. Het is dan

ook niet gewaagd aan te nemen dat de achtermiddag voor de meesten wordt in beslag genomen door: schijfschieten, infanterie-exercitie, zwemmen en hindernisbaan; tenminste wanneer niet oogenblikkelijk de kolenvoorraad behoeft te worden aangevuld.

4°. Des Zaterdags.

Worden er geen steenkolen overgenomen, dan kan natuurlijk generaal schoonschip worden gemaakt, mits men er wel op rekene, dat er op dagwacht, voor- en achtermiddag wel met geweer zal moeten geschoten worden, dat de konstabels naar den cursus moeten, dat er bovendien allicht gevuurd zal moeten worden met revolver, dat er wel geëxerceerd zal moeten worden met de beweegbare schijf en dat er wel behoeften van de werf gehaald zullen moeten worden en verder, dat na het middaguur het aantal verlof- en permissiegangers, met elken vertrekkenden trein, toeneemt. Het gevolg kan zijn, dat het schip maar een halve beurt krijgt, omdat allerlei personeel — als paais en dergelijken — niet aan boord is.

Van groot aanbelang wordt deze zaak, wanneer men bedenkt, dat in vorige jaren op den Zaterdagschen dag van schoonschip eene Zondagsche Inspectie kon volgen, die nu praktisch is afgeschaft. Het gevolg daarvan is, dat eene neiging om het met den Zaterdag wat minder nauw te nemen, zoo die bestaat, zich gemakkelijker uiten kan en op de stoomschepen is het schoonschip meer noodig dan het op de zeilschepen was. Nu kan de eerste officier daartegen wel eenigszins waken, door zijne bij art. 150 voorgeschreven wekelijksche inspectie des Zaterdags in den namiddag te houden, maar men vergete niet, dat een groot deel van etat-major en bemanning dan of reeds met verlof of permissie van boord is of nog niet van schijfschieten is teruggekeerd, zoodat hij, allerlei inspecteerende, toch telkens met plaatsvervangende functionarissen te doen heeft, waardoor de inspectie niet overal op de verantwoordelijke personen draagt.

Feitelijk is er tegenwoordig dan ook geen bepaalde dag, waarop een commandeerend officier zijne equipage en schip *in volkomen orde* kan inspecteeren, tenzij er een werkdag voor gekozen worde, wat een redelijk compromis is, wanneer men niet tegen het bezwaar opziet, dat door dien maatregel allerlei andere oefeningen komen te lijden. Men moet zich dan maar contenteeren met de minder volkomen orde, want, door de week, *is* de bedoelde orde niet te krijgen. Naar de meening van steller dezes, is de zoo noodzakelijke en onmisbare Zondagsche inspectie zeer wel in eere te herstellen, mits:

1°. deze inspectie slechts eens per maand plaats hebbe, en er dan den dag te voren geen verloven of permissiën worden gegeven;

2°. zij om halftien afgeloopen is.

Art. 63.

In de vorige paragraaf werd een paar malen het kolenladen genoemd en aangezien over die tegenwoordig zoo gewichtige werkzaamheid nog zooveel meer te zeggen valt, doe ik een en ander bij art. 63 aansluiten. Ik vraag mij in de eerste plaats af of deze bezigheid wel als matrozenwerk — dan wel meer als koeliewerk — moet worden beschouwd en ofschoon ik zeker geneigd ben in kolenladen koeliewerk te zien, waarvoor men in de zeeplaatsen los werkvolk zou behooren aan te nemen, wil ik niet ontkennen dat het laden met eigen middelen gehandhaafd moet worden, en wel 1e. omdat het een van die weinige gelegenheden is, waarbij nog eens van spoedmaken en aanpakken kwestie kan zijn, 2e. omdat men in oorlogstijd niet op los werkvolk mag rekenen. Om die beide redenen wil het mij noodzakelijk voorkomen, dat dit werk, waarvoor een militair eigenlijk te goed is (wat zou de landmacht zeggen als fusiliers voor soortgelijken arbeid gebezigd werden!), toch met eigen werkkrachten blijft geschieden. Dit toegevende, rijst echter de vraag of uit de bezigheid van kolenladen alle nut getrokken wordt dat eruit te trekken is, m. a. w. of het zoo geleid wordt dat er eenig profijt aan vaardigheid en vlugheid en spoed verkregen wordt. Het antwoord is beslist ontkennend. In onze meeste Nederlandsche en Indische havens toch (te Willemsoord vooral) zijn de inrichtingen om te laden zoo voorwereldlijk en ver van de schepen verwijderd (waarom te Helder niet op den steenen dam aldaar?) dat van eenigen spoed weinig sprake kan zijn — ik bedoel niet het opstootje dat den indruk van spoed kan geven. Bovendien is het aantal vrijstellingen te groot. Neemt men een schip type „Kortenaer", dan blijven na aftrek van état-major, onderofficieren, zieken, bedienden, gestraften enz. enz. slechts een 130 man voor 't werk over. Machinekamerpersoneel ongerekend omdat dit geheel bij het laden is geïnteresseerd. Waartoe nu, vraag ik mij af, die vrijstelling van een kleine veertig bedienden, onderofficieren, enz. enz.? Waar is het bezwaar om indien een sergeant-stoker wel zijn handen uitsteekt, de konstabels, timmerlieden, torpedomakers enz. enz., ook maar meê te laten werken? Welk een nuttig effect en verhoogde vaardigheid zou dan verkregen worden! Hoezeer zou zelfs het kolenladen tot een *nuttige*, weerbaarheid verhoogende sport kunnen worden opgevoerd, indien de état-major zelf de hand wilde leenen zooals, indien ik goed ben ingelicht, op vele Engelsche schepen geschiedt, waar het veel laden in korten tijd een punt is waarin ieder een eer stelt.

Art. 65.

Men vraagt zich af, of deze groote parade nog zin heeft, op schepen, welker dekken men niet *als weleer* grootendeels overzien kan. Wanneer men b.v. op een schip, type „Kortenaer", die parade wil houden, is de opstelling van dien aard,

dat de met revolver gewapenden tot vóór de ventilators der machinekamer komen, terwijl de met geweer gewapenden tot over den bak komen te staan. Het geheel is nergens gelijktijdig te zien en alleen vanaf het tentdek te commandeeren — al kan men daar weer niet op de uitvoering toezien. — Ware het inderdaad niet wenschelijk, de opstelling bij die parades geheel naar de plaatselijke gesteldheid van het schip te regelen, of liever nog (daar die gesteldheid toch nergens voldoende ruimte aanbiedt) daar, waar de gelegenheid het toelaat, aan den wal parade te houden, het anders maar nalatende?

Art. 66.

Wie betreurt niet, dat de honneurs, die vroeger bij het voorlezen der krijgsartikelen bewezen werden, thans afgeschaft zijn? Wie van oordeel mocht zijn, dat poging tot argumenteeren toeneemt en het gevoel van ondergeschiktheid afneemt, zal eenig ceremoniëel bij het verkondigen der hoogste reglementen wel steeds als noodig aanmerken.

Art. 67.

Als leiddraad bij de regeling van eene algemeene plunje-inspectie, mag het van oudsher stammende gebruik van eenigen dienst zijn, maar mag men vragen: „op welke der tegenwoordige schepen is een algemeene plunjeïnspectie (aan dek) mogelijk?” Wil men zulk eene inspectie doen plaats hebben, dan moet het tusschendeks mede worden benut en daar is het voor een behoorlijk overzicht toch te donker. Praktisch uitvoerbaar alleen is het houden van plunjeparade voor niet meer dan eene divisie tegelijk. De algemeene gelijktijdige plunjeparade zoude gerust kunnen gemist worden.

Art. 72.

De werkzaamheden van den eersten officier zijn zooveel omvattend, dat hij zich nauwelijks met de uitbetaling bezig kan houden. Gerustelijk zou hier zijn persoon vertegenwoordigd kunnen worden door den oudsten divisiechef. (Alleen de oudste, om niet nog meer handteekeningen te behoeven).

De uitbetaling is natuurlijk geen zaak, die en bagatelle behandeld dient te worden en het is dringend noodzakelijk, dat zij alleen plaats heeft, wanneer ieder van te voren weet, dat hij op zeker uur aanboord behoort te zijn. Toch zullen er altijd nog wel eenige verspreide posten zijn, die niet aan de uitbetaling hebben kunnen deelnemen en die *moeten* tot een minimum beperkt worden, zal het voorschrift, dat elke uitbetaling, hoe gering ook, met alle formaliteiten gepaard moet gaan, tot zijn recht komen. Wanneer de schipper en zoovele anderen de dikwijls groote bedragen, die den afwezigen toekomen, voorloopig in ontvangst nemen, treedt een verkeerde toestand in.

Hoe zal men, heeft menigeen zich zeker dikwijls afgevraagd,

eene uitbetaling regelen, dat zij zoo ordelijk en zoo spoedig mogelijk afloopt? Bedrieg ik mij niet, dan zou natuurlijk de uitbetalingsstaat hier als leiddraad behooren te dienen, maar als gevolg van de vele mutaties, is zij in korten tijd juist de oorzaak van den ongeregelden gang van zaken, omdat niemand weet, wanneer hij eigenlijk aan de beurt komt. Zoolang een groot aantal mutaties den normalen staat van zaken bij ons blijft kenmerken, is de klip alleen te ontgaan, wanneer halfmaandelijks uit den uitbetalingsstaat een nieuwe staat naar rangorde wordt opgemaakt. Dat zou tot de gewone bemoeiingen van den officier van administratie kunnen behooren. Een andere volgorde toch dan rangsgewijs loopt steeds spaak. — Rolnummersgewijs heeft b.v. het nadeel, dat dan mariniers, stokers, matrozen, miliciens, alles door elkaar wordt opgeroepen en al te gader van zijn werk loopt, terwijl het geheele schip circa anderhalf uur vol rumoer is.

Art. 74.

Wil men aan het hier voorgeschrevene de hand houden, ook in verband met de 2e alinea van art. 158, dan dient bepaald te worden, dat de bedoelde staten den 25en van elke maand worden ingediend.

Art. 77.

Voor de minderen is het ruim zoo aangenaam, wanneer na het ochtendschaften met bekwamen spoed laagwater gemaakt wordt. De passagiers hebben dan tijd zich te verkleeden — anderen kunnen een pijpje opsteken of naar 't galjoen gaan en om zes uur is men *klaar* voor zindelijkheidsinspectie.

Als algemeene maatregel — want of het al op een enkel schip gebeurt baat zoo weinig — dient te zijn bepaald dat elk op de zindelijkheidsinspectie zijn handdoek medebrengt, die dan door het bakszeuntje aan de lijn kan worden geslagen om naar de droogkamer der toekomst te worden gebracht en b.v. na handen schoon, behoorlijk droog aan den eigenaar te worden teruggegeven.

Nauw verwant met dit artikel kan men het middagappèl beschouwen, dat eigenlijk zou behooren te volgen op een overal, dat een kwartier *voor* het einde van den rusttijd gemaakt wordt. Ook dan kan voorkomen worden dat tal van personen, onmiddellijk na den aftrap, niet aan hun werk maar wel naar het galjoen gaan. Maar dit dient ook alweer op alle schepen te gebeuren — of het al op een enkel schip gebeurt baat niet — om redenen die licht zijn te gissen.

Art. 79.

Men mag wel vragen op welk schip het bedoelde poetsappèl in de batterij nog gehouden wordt. De officier der Artillerie wenscht het niet en de betrekkelijk talrijke bemanningen der kanonnen zouden elkaar meest in den weg staan zonder nog te presteeren wat de eigen kanonnier in korten tijd ver-

mag. Iets anders ware het, wanneer omgekeerd de kanonniers, zooals ook behoort, overal deelnamen aan het dekspoelen, dat nooit naar hunnen smaak schijnt. Worden zij er evenwel bij gehouden, dan zou een poetsappèl zeer geschikt zijn als teeken, dat het dekspoelen is afgeloopen, zoodat de kanonniers *alsnu* naar hunne stukken kunnen gaan en anderen met het overig dagelijksch onderhoud kunnen beginnen.

Art. 82.

Een goede reden zal wel zijn aan te wijzen, maar niettemin heeft het steller dezes steeds verwonderd, dat het uur van onderzoek der rapporten niet langer met dat van parade behoeft samen te vallen. Steeds meende ik waar te nemen dat een of andere dienstverrichting moest wachten, wanneer het onderzoek na dien tijd plaats had — stoornis alzoo. Zie hieromtrent ook art. 100. Ik bedoel nu niet dat het vastgestelde uur van onderzoek der rapporten gelijktijdig met de parade dusdanig wet behoeft te zijn dat een commandant, die den geheelen nacht is op de been geweest, alleen om op dat uur present te zijn zich lichamelijk zou behoeven te kwellen.

Art. 85.

Wenschelijk ware het, wanneer van vermiste kleedingstukken niet alleen bij baksgewijs inspectie, maar bij ieder appèl moest worden gerapporteerd en het best van alles zou zijn wanneer de baksmeesters, op dit punt, onmiddellijk en rechtstreeks aan de afdeelingchefs hadden te rapporteeren. Gewoonlijk toch kan alleen een onmiddellijk optreden in de behoeften van het geval voorzien en zoo er alleen bij de appèls gerapporteerd wordt, gaat er ten eerste tijd verloren, ten tweede bestaat de kans dat de geheele zaak den afdeelingchef niet bereikt.

Het „inrukken" na baksgewijs, heeft niet altijd evenveel zin (4e al.). Het is ook nog niet lang geleden dat men den schipper het: „allemaal staan blijven" kon hooren fluiten, onmiddellijk nadat de officier der wacht „ingerukt marsch" commandeerde. Het eenige wat gewoonlijk wèl zin heeft is, dat de chef der equipage met luider stem de bakken of personen die hij noodig heeft opnoemt, waarna door de baksmeesters uitvoering gegeven wordt aan de maatregelen die noodig zijn om den een her- den anderen derwaarts te dirigeeren. Iedere ploeg kan dan behoorlijk ter beschikking van zijn chef gesteld worden en daarheen gecommandeerd worden waar hij behoort.

Tusschen de eerste en de tweede alinea van dit artikel ware eene tusschenvoeging wellicht nuttig, deze zou kunnen luiden:

„De état-major is present vóór de roffel geslagen wordt en houdt zich aan S.B. op het halfdek op".

Art. 88.

Dat het scheepseten niet meer door den chef der equipage geproefd wordt, waardoor het mogelijk is, dat deze onderofficier,

ingeval het schip aan de kaai ligt en hijzelf thuis gaat middagmalen, den scheepskost zelfs niet te zien krijgt, kan als eene groote leemte worden aangemerkt, aangezien men juist van hem volkomen kennis vordert van al wat de equipage aanbelangt.

De 2e alinea stelt het maken van laagwater in handen van den officier der wacht. Hier zal wel zijn bedoeld: „voor het geval aan dek werd geschaft".

Art. 94.

Wanneer, zooals in Indië gebruikelijk is, door den état-major te acht uur of nog later wordt gesoupeerd, kan ook het vuur in de kombuis niet te half negen gedoofd zijn. Daarom is gewenscht dat den officier der wacht worde gerapporteerd wanneer het vuur in de officierskombuis wèl uit is. Toch ziet men dit, daar het niet is voorgeschreven, zelden gebeuren. Even noodig is het dat dagelijks bepaald worde, op welk uur van den nacht het vuur in de scheepskombuis weer ontstoken mag worden.

Artt. 98 en 102.

Bij deze artikelen moet men aan eene fout in de redactie denken. Wanneer toch imperatief is voorgeschreven, dat in zee het ochtendschaften kwartiersgewijs geschieden zal, is er ook geen reden om het middagschaften „naar omstandigheden" kwartiersgewijs te doen plaats hebben. Integendeel is er, nu wij toch meest onder stoom zijn, geen enkele aanleiding, om niet ook het ochtendschaften naar omstandigheden te regelen, gelijk ook in vroeger tijd steeds het geval is geweest. Het kwartiersgewijs ochtendschaften is bovendien zeer lastig, omdat het schip daardoor weer een half uur later klaar is.

Art. 104.

Omdat dit artikel toch over den nachtdienst handelt, neem ik het te baat, om even de aandacht te vestigen op de verstrekking van koffie des nachts, wat, vroeger uitzondering, thans regel is. Ik meen gewoonlijk bespeurd te hebben, dat het koffiezwelgen, gedurende de nachtwacht, de nog volgende nachtrust benadeelt, wat den man in de vroege morgenuren loom en slaperig maakt. In zee hindert dat niet veel, maar wanneer men in de vroegte wil laten exerceeren, hindert het wèl.

Art. 106—108.

In deze artikelen treedt nog steeds het briefje van het middagbestek, alsof het een integreerend deel van het bestek ware, op den voorgrond; zoodat wij nog altijd niet los zijn van de vroegere traditie, die bepaaldelijk een bestek *op den middag* eischte. In den grond der zaak daarentegen behoort de 1e alinea van art. 108 het geheele bestek te regelen, dat namelijk, niet alleen op den middag, maar op ieder gewenscht oogenblik zoo

accuraat mogelijk bekend moet zijn, bijgehouden en verbeterd wordende.

Het indienen van een eigenlijk middagbestek heeft alleen zin, wanneer men daarmeê op het oog heeft b.v.: „het verstrekken van gespecifiëerde gegevens die geschikt zijn om tabellarisch opgemaakt, bij het reisrapport te worden overgelegd", want er behoort zoodanig te worden genavigeerd dat op elk uur van den dag even juiste bestekken beschikbaar zijn als vroeger alleen op den middag mogelijk was.

Voorts zou het een ware weldaad zijn te achten, indien de officier der afgaande wacht gehouden was steeds het gegist bestek aan 't einde zijner wacht in het Journaal in te vullen en aan zijn aflosser over te geven. Hoeveel zijn er aan boord die afzonderlijk telkens weer al die bestekjes uitrekenen? Het benutten van waarnemingen zou er door bevorderd worden, daar men allicht meer observeeren en ook meer uitcijferen zou.

Het door den geheelen état-major nemen van de middagshoogte is afgeschaft. Is dit juist gezien? Het is namelijk de eenige gelegenheid, waarbij men, door vergelijking met anderen, fouten in de eigen sextant kan bespeuren, die anders wellicht veel later en te laat aan 't licht zouden treden; als daar zijn: veranderde index-correctie, kimspiegel wat los enz. Ook is deze observatie voor officieren die nog weinig gevaren hebben, althans in den aanvang der reis een kleine oefening.

Art. 111.

Wordt de macht van den eersten officier aan banden gelegd, wanneer men hem tot het uitvoeren van de bevelen voor den dagelijkschen dienst, de officieren en adelborsten van de wacht en van het piket toevoegt? Vermoedelijk is dit hier ter plaatse de bedoeling niet en heeft waarschijnlijk slechts de wensch voorgezeten tot preciseeren, *voor zoover den dagelijkschen dienst betreft.* Praktisch toch beschikt de eerste officier over alle combattante officieren, want:

1°. hij is de chef van alle détails;

2°. hij wijst de officieren en adelborsten aan die bij de verschillende exercitiën en oefeningen tegenwoordig moeten zijn;

3°. ieder die aan boord is wordt steeds beschouwd in dienst te zijn en dus heeft ieder Luitenant ter zee 2e kl. die de wacht niet heeft, piket of zooveelste contrapiket. Ik teeken dit aan, al is het mogelijk wat sophistisch opgemerkt.

Zooals de praktijk leert, en de noodzakelijkheid gebiedt, beschikt de eerste officier over alle combattante officieren en het hoofd der machinekamer en daarom schijnt het artikel, zooals het daar staat, hoogstens geschikt om moeilijkheden op te leveren. Een enkel artikel, waarbij bepaald is dat de eerste

officier aanwijst welke officieren zich *met de verschillende diensten* hebben te belasten, komt daaraan te gemoet, gelijk ook Art. 143 in beginsel reeds de zaak geordend heeft.

Art. 114.

Hier zijn wij genaderd tot een hoogst gewichtig punt, waarop nog meermalen de aandacht gevestigd zal moeten worden.

Leest men namelijk de tweede zinsnede van de eerste alinea, dan ziet men:

1°. dat het piket binnenboord, op schepen waar meer dan drie luitenants ter zee der 2e klasse in de rol zijn (*dus op de grootere schepen*) en waar die dienst niet door een adelborst wordt verricht, door den *officier* die het piket buitenboord heeft, wordt waargenomen;

2°. dat het piket binnenboord, op schepen waar vier of meer officieren, en adelborsten bovendien, in de rol zijn (*dus op de allergrootste schepen*) door een *adelborst* wordt verricht;

en dit is geheel in overeenstemming met artikelen 267 en 276, alwaar is bepaald: „zij (de adelborsten) worden belast met *den* dienst in het benedenschip".

Nu wil het aan steller dezes toeschijnen, dat in het benedenschip een *krachtige* hand noodig is — krachtiger optreden althans dan men van een adelborst kan verwachten, want de inrichting van dat scheepsgedeelte in den tegenwoordigen tijd, voorzien als het is van tal van schotten, verblijven, schuilhoeken en spelonken, maakt de contrôle moeilijker dan zij tot dusver *ooit is geweest*. Dat heeft tengevolge, dat de eerste officier zich meer dan ooit met het benedenschip heeft te bemoeien — zoo hij daarvoor althans den tijd weet te vinden. Heeft hij dien tijd niet, en dat zal wel de regel zijn, dan zal een tusschendeks er wellicht gezelliger, maar zeker niet beter van worden en dit klemt te meer wanneer men ziet, dat juist *op de grootste schepen* de dienst door een adelborst moet worden gehandhaafd. Op de minder groote schepen bestaat de kans ten minste, dat een officier met het toezicht omlaag is belast.

Verbetering is m. i. alleen mogelijk, wanneer de tot dusver zoo miskende zoogenaamde „zwabberdienst" in eere hersteld wordt. Op de schepen type „Friesland" is dit gemakkelijk, daar er reeds twee luitenants ter zee der 1e kl. in de rol zijn. Op de „Kortenaers" kan hetzelfde, indien daar de état-major met 2 officieren van dien rang vermeerderd en met 2 luitenants ter zee 2e kl. verminderd wordt en daartoe bestaat reden genoeg, zooals bij art. 204 zal worden besproken.

Zal de weekdienst *goed* marcheeren, dan is het noodig, dat de officieren en adelborsten der week verschervenderwijs worden afgelost, b.v. de een des Zondags, de andere des Woensdags.

Wordt echter de dienst omlaag doorloopend opgedragen aan den officier van piket, dan gaat men zeker achteruit, want de

dienst is meer gebaat bij een adelborst, die althans een week blijft, dan bij een officier, die om het etmaal vervangen wordt. Draagt men toch den dienst op aan luitenants der 2e kl., dan moet ook een van hen gedurende *een week* vrij van wachten zijn.

Ik beweer nu niet dat het noodig is den officier der week zeven etmalen achtereen aan boord te houden, noch ook om te eischen dat hij voortdurend door de kuil patrouilleert; maar wie eenige ondervinding heeft van de nieuwe schepen, zal wel erkennen dat de „zwabbers" juist van de vloot verdwenen zijn op het oogenblik dat zij noodig werden.

(*Wordt vervolgd*). Z.

HET AUXILIAIR ESKADER EN DE VERDEDIGING VAN INDIË. [1])

Algemeene beschouwingen in verband met de Reorganisatieplannen onzer Zeemacht.

Het is voorzeker een gelukkig verschijnsel, dat de belangstelling in de verdediging van onze koloniën en hun moederland steeds grooter wordt in den lande. Nu, wij zullen niet tegenspreken dat het waarlijk tijd werd dat de mist der onverschilligheid die over onze landouwen hing (en op vele plaatsen nog hangt) door den frisschen wind van nationaal bewustzijn, zelfrespect en vaderlandsliefde, weggewaaid wordt. Toch zou, om met een Nederlandschen dichter te spreken, „Mooi Heintje" zoo hij de nog niet geheel ontwaakte „maats moest schutten" nog veel werk te doen vinden. Het ontwaken gaat nog te langzaam. Te veel wordt nog gehoor verleend aan allerlei zelfzuchtige gedachten, te moeilijk blijkt het velen nog te breken met vooroordeelen, te zeer blijven velen onzer nog hangen aan de meeningen van ..... buitenlanders, die natuurlijk bij de ontwikkeling hunner ideeën deze pasklaar maken voor hun eigen land en niet voor het onze en zijne koloniën.

Doch zooals gezegd er komt verandering, langzaam, maar zij komt toch. Van vele zijden wordt hiervan getuigenis gegeven. Nederlanders die door hunne betrekking of werkkring, met onze vloot of koloniën niets te maken hebben, geven blijken van groote belangstelling in deze aangelegenheden, bestudeeren ze en — wat nog beter is — stellen in brochures en dagbladartikelen belangeloos de producten hunner studie ter beschikking hunner landgenooten, die hierdoor veelal ook voor de zaak

1) Overgenomen uit de »Indische Gids", Februari 1900, na welwillende toestemming van de Redactie van dat tijdschrift.

zich gaan interesseeren; en dit mag zeer zeker een gelukkig verschijnsel genoemd worden, aangezien juist van deze zijde en minder van „geïnteresseerde" zijde deze belangstelling komen moet. Ten bewijze van de juistheid van waarneming van dit heugelijke feit mag zeer zeker gewezen worden op de onvermoeide pogingen van den artillerie-officier van de Nederlandsche landmacht ENGELBERTS die in zijne brochures, getuigende van een frisschen geest, vurige, niet van originaliteit ontbloote pleidooien houdt in het belang eener reorganisatie onzer vloot. Ofschoon wij het in geenendeele eens zijn met het door hem gewenschte type artillerieschip, erkennen wij de juistheid van vele zijner stellingen en brengen wij aan zijn door vaderlandsliefde ingegeven onvermoeid streven, gaarne een eeresaluut.

Intusschen dergelijke bewijzen van belangstelling in zulke hoogst nationale en gewichtige onderwerpen komen nog slechts zeer sporadisch voor, ja zelfs de redevoeringen, in de Volksvertegenwoordiging in de laatste jaren gehouden, geven nog niet den indruk dat een *ernstig* streven naar eene afdoende regeling der verdediging van onze koloniën en het moederland bij de meerderheid onzer Kamerleden voorzit.

Erkend dient, dat, dank zij den aandrang naar verbetering in de toestanden onzer defensie, die zich bij de Natie begint te openbaren, onze Volksvertegenwoordiging blijken gaf in deze richting werkzaam te willen zijn, doch bij Haar is deze gewilligheid nog bij lange niet zoo groot dat zij een pressie uitoefent op de Regeering om in deze *met spoed* voorstellen te doen voor eene *afdoende* regeling, integendeel schijnen achtereenvolgende Regeeringen steeds een groote voorzichtigheid te moeten in acht nemen bij het indienen van hun plannen, dat steeds „minimum plannen" zijn, d. w. z. dat hunne voorstellen voor de defensie eerder onvoldoende dan voldoende genoemd mogen worden. Voorts moet getracht worden om de Kamers, door bijvoorbeeld er op te wijzen dat de benoodigde schepen in Holland zullen worden gebouwd, in eene gunstige stemming te brengen, zij het dat hierdoor eerst na een zeer lang tijdsverloop deze „minimum sterkte der vloot" bereikt zal wezen en, als zij bereikt is, dadelijk weder overgegaan zal moeten worden om het dan bestaande materieel te vernieuwen, daar dàn reeds schepen die bij die formatie mede tellen voor den dienst afgekeurd zullen moeten worden, omdat zij te oud zijn. Toch meenen wij te mogen gelooven dat een flink volledig reorganisatieplan, dat, evenals in de laatste jaren door opeenvolgende Ministers geschiedde, met de door hun ingediende voorstellen, met zaakkennis en met klem verdedigd wordt, ongetwijfeld veel kans heeft aangenomen te worden, ten minste indien wij mogen afgaan op in particuliere gesprekken door verscheidene Kamerleden ontwikkelde denkbeelden en geuite meeningen.

Aan de hierboven kortelijks vermelde oorzaken en aan nog vele andere omstandigheden is het te wijten dat wij met de verdediging onzer koloniën nog niet verder gevorderd zijn dan

tot een Koninklijk Besluit (4 Juni 1897 Staatsblad nº. 163) bepalende dat het Auxiliair Eskader in Oost-Indië zal bestaan uit 6 (zegge zes) krachtige schepen, geschikt om de souvereiniteit van Nederland te handhaven. Voor het overige blijft alles bij het oude, d. w. z. in Indië [1]) behouden wij drie dure vloten t. w. het Auxiliair Eskader — de Indische Militaire Marine — de Gouvernements-Marine.

Het Auxiliair Eskader zal onze Koloniën tegen een vijand, van buiten de Koloniën, moeten verdedigen.

De Indische Militaire Marine moet de Kolonie verdedigen tegen een vijand van binnen de Koloniën.

De Gouvernements-Marine doet bij expedities dienst en moet verder politiediensten verrichten.

Het auxiliair eskader zal als het op de sterkte gebracht is als in bovengenoemd K. B. bepaald werd, bestaan uit:

2 pantserschepen, type „Regentes", 3 pantserdekschepen type „Holland", ten minste, als de thans aanhangige plannen later niet weer veranderd worden.

Op dit oogenblik echter bestaat dit eskader en zal het volgens hoofdstuk VI van de Begrooting (Bijlage D No. 8) onvoorziene omstandigheden buiten rekening latende voorloopig blijven bestaan uit:

1 pantserschip („Piet Hein").
2 pantserdekschepen („Holland" en „Friesland").
1 pantserdekschip („Koningin Wilhelmina der Nederlanden").
1 fregat („Tromp").

De vier eerstgenoemde schepen zijn moderne schepen met voor hunne afmetingen voldoende gevechtswaarde.

De „Tromp" is echter een schip met nog minder gevechtswaarde dan de schepen der Spaansche vloot voor Cavite hadden, een of twee Spaansche schepen uitgezonderd. Behalve reparatie-kosten, dok-kosten, steenkolen-kosten, loodsgelden, havengelden en andere navigatie-kosten [2]), wordt begroot in de boven aangehaalde bijlage, dat voor de „Tromp" in 1900 noodig zal zijn alléén aan vaste tractementen en zeetractementen de som van *f* 166,482. In aanmerking nemende het doel van het auxiliair eskader en de verrichtingen die dit eskader in oorlogstijd zal moeten volbrengen en rekening houdende met het feit dat dit fregat *absoluut geen gevechtswaarde bezit*, zoodat een gewapend stoomschip van de Koninklijke Pakketvaart meer presteeren kan dan dit fregat en dus in oorlogstijd dit fregat niets anders dan schande over onze vlag, verlies van menschenlevens en materiëele schade kan veroorzaken, is het voor ons een

1) Waar wij in het vervolg over Indië zonder meer spreken bedoelen wij Oost-Indische Koloniën: wordt West-Indië bedoeld dan zal de hemelstreek steeds genoemd worden.

2) Het is ons niet gelukt anders dan bij benadering na te gaan welke som deze gezamenlijke onkosten vermoedelijk bedragen zullen en om *zoo weinig mogelijk* gebruik te maken van andere cijfers dan *officiëele* cijfers, laten wij deze alleen hieronder volgen.

raadsel welke overwegingen belangrijk genoeg kunnen geweest zijn om te doen besluiten deze groote onkosten te maken en ons land aan dit gevaar bloot te stellen.

De Indische Militaire Marine bestaat uit:
1 wachtschip te Soerabaja,
2 Stoomopnemingsvaartuigen, („van Gogh" en „Macassar"),
11 flotille-vaartuigen,
1 pantserdek corvet („Sumatra"),
3 torpedobooten.

Indien voortgebouwd wordt op den voet als tot nu toe usance was — en er bestaat vooralsnog geen reden daaraan te twijfelen — dan zal de vloot flotillevaartuigen voortdurend versterkt worden en zal dit ook het geval zijn met de vloot torpedobooten (op de Begrooting voor 1900 worden drie torpedobooten aangevraagd). De flotillevaartuigen zullen in tijden van oorlog echter geen steun kunnen geven aan het auxiliair eskader, daar zij evenmin gevechtswaarde bezitten, als de „Tromp" en kunnen deze *oorlogsschepen* in *oorlogstijd* alléén *gevaar* opleveren *voor ons zelven.*

De „Sumatra" heeft nog éénige, zij het geen groote gevechtswaarde.

De torpedobooten, zoo zij goed geconserveerd worden en hun aantal aanzienlijk vermeerderd wordt [1]), vóór dat de bestaande torpedobooten wegens ouderdomsgebreken moeten worden ongeschikt verklaard, kunnen in oorlogstijd belangrijke diensten verrichten.

De Gouvernements-Marine is niet bestemd om in oorlogstijd als oorlogsschepen dienst te doen en heeft daardoor geen gevechtswaarde.

Indien niet alleen het Auxiliair Eskader voltallig zal zijn (wat eerst over eenige jaren het geval zal wezen) doch aan de Indische Militaire Marine eenige torpedobooten en flotillevaartuigen zullen zijn toegevoegd, zal deze gecombineerde vloot dan in staat wezen om onze souvereiniteit te handhaven en onze koloniën te verdedigen?

Wij meenen deze vraag met een beslist „neen" te mogen beantwoorden, een antwoord dat des te beslister klinken mag, dáár waar wij bescheidenlijk mogen doen opmerken dat nog niet het „bewijs" is geleverd dat vermoedelijk zulks wel het geval zal wezen en dáár waar voor de verdediging onzer koloniën nog niet anders dan zeer vage plannen bestaan.

Waar gesproken wordt van de verdediging onzer koloniën, mag niet gedacht worden aan de verdediging van één enkel

---

1) Alleen een „wolk van torpedobooten" kan met succes optreden, zeide een Engelsch Admiraal.

eiland dier koloniën, aangezien door het prijs geven van alle koloniën op dat ééne eiland na de vijand niet alleen zich eene goede operatie-basis kan kiezen, doch alle hulpmiddelen dier eilanden ter beschikking van den vijand komen te staan en de vijand het recht heeft, en daar ongetwijfeld gebruik van zal maken, om de populatie van het prijsgegeven gebied reeds tijdens den oorlog te belasten met de kosten die het veroveren van het eenig verdedigde eiland zal medebrengen. Door dit prijsgeven zullen de vredesvoorwaarden bovendien zeer worden verzwaard, ook al wordt dat eene verdedigde eiland niet door den vijand vermeesterd. Een verdedigingsplan voor onze koloniën op deze basis rustende, is dientengevolge niet op degelijke, ernstig bestudeerde en overwogen gronden gebaseerd.

Mocht toch besloten worden om zulk een Defensie-project te adopteeren en het begrip van koloniën alléén doelen op het bezit van Java, dan zullen ongetwijfeld alle beschikbare troepen noodig zijn om dit eiland te verdedigen. Het is echter bekend dat een groot en dikwijls het meest slagvaardige deel dier troepen over onze bezittingen verspreid ligt. Breekt de oorlog uit dan zullen al deze troepen naar Java moeten worden getransporteerd, daar alsdan concentratie van alle troepen in de eenige stelling die verdedigd wordt, noodzakelijk zal wezen. Een groot deel dier troepen zooals bijv. de contingenten die in Atjeh liggen, zal eerst op het laatste oogenblik naar Java gedirigeerd mogen worden. Het overbrengen dier verspreid liggende detachementen en bataillons zal moeten geschieden met transportschepen, waarvoor de Kon. Pakketvaart-Mij. in de eerste plaats de noodige vaartuigen zal moeten leveren [1]). De regeling dier transporten zal geschieden van uit het centrum der verdediging: Batavia, Soerabaja, Buitenzorg of welke plaats op Java dit zijn moge. In de meeste gevallen zal het noodig zijn om die transportschepen — waarvan er zeer zeker bij lange na geen voldoend aantal in Java's havens op dat tijdstip aanwezig zullen zijn, daar het meer dan waarschijnlijk is dat zij over de geheele kolonie verspreid zullen wezen — eerst naar Java te dirigeeren en van daar uit te zenden naar de verschillende havens en reeden, waar zij troepen voor Java zullen moeten inschepen. Dank zij de slechte telegrafische verbinding tusschen de verschillende eilanden die onze O. I. bezittingen vormen, zullen deze verspreide voor transportdiensten vereischte schepen voor een deel door andere schepen moeten worden opgespoord, alvorens zij naar Java of elders kunnen worden gedirigeerd. Voor dit opsporen dier vaartuigen zullen in de eerste plaats de schepen der Gouvernements-Marine die in havens welke telegrafisch met Java verbonden zijn, hun station hebben, worden aangewezen.

---

1) In tijd van oorlog zal eerst met recht uitkomen welk eene groote waarde voor ons land het heeft, dat de kustvaart in onze koloniën door een Hollandsche Maatschappij wordt uitgeoefend, in stede van door een Engelsche Mij. onder Hollandsche vlag, zooals vroeger het geval was.

De concentratie van onze troepen zal bijgevolg veel tijd kosten. De garnizoenen dier troepen zijn bekend. Het eerste werk van een vijand zal dus wezen:

a. hetzij door een flinken slag te slaan te probeeren onze eigen basis (vermoedelijk Soerabaja) te veroveren en ons zoodoende reeds in het eerste stadium van den oorlog een onoverkomelijke schade toe te brengen, waardoor bovendien ons geheele verdedigingsstelsel op losse schroeven wordt gesteld; of

b. de transportschepen, die van alle zijden komen aanstoomen, op te lichten of te vernietigen, om zoodoende onze eenige stelling van de noodige troepen te ontblooten.

Om deze beide aanslagen van den vijand te verhinderen, dienen de zes schepen, die ons Auxiliair Eskader rijk zal zijn als het compleet is, benevens de „Sumatra" en eenige torpedobooten. De taak, welke deze vloot reeds dadelijk nadat de oorlog uitgebroken is opgelegd wordt, is hierdoor reeds zoo zwaar, dat wij vreezen dat zij zelfs daartoe niet opgewassen zal blijken te zijn.

Indien het buiten verwachting gelukken mocht onze geheele legermacht in Indië tijdig op Java te verzamelen, dan nog meenen wij de gegronde vrees te mogen koesteren, dat deze legermacht niet voldoende zal blijken te zijn om met succes den strijd om het bezit van dit eiland aan te binden. Java is een smal eiland, met een groote kustlijn, en met een menigte open havens aan de Noord- en Westkust en eenige goede havens aan de Oost- en Zuidkust. Om al deze havens te verdedigen zou een groot aantal forten noodig zijn, de aanleg waarvan verre boven de financiëele draagkracht van ons Volk gaan zoude. De vijand zal dus de keuze van landing zijner troepen geheel aan zich hebben en zal vermoedelijk ergens in midden Java een haven voor dit doel uitkiezen. Indien ons leger over verschillende punten op Java verspreid ligt, zal het den vijand hierdoor niet moeilijk vallen onze troepenmacht in twee deelen te verdeelen en van elkander te scheiden. Om dit te voorkomen zal dan ook de verdediging van Java wel weder bestaan in het innemen en in zoo goed mogelijken staat van tegenweer brengen van eene stelling, een reduit, ergens op de meest geschikte plaats (het Kedoesche of Bagelensche wordt door die en gene reeds genoemd als streek, waar die stelling zal worden gekozen) ingenomen, en in de verdediging van Soerabaja of eenige andere haven. Eene variatie dus op het thema: de reduit Amsterdam en de stelling van Den Helder. Zulk eene navolging van de defensieplannen van ons Moederland zouden wij zeer betreuren. Door blokkeeren en door een verdedigingsleger, dat niet eens zoo heel sterk behoeft te wezen en waarvan de sterkte afhangt van de grootte (uitgebreidheid) van het reduit en den aard van het omliggende terrein, kan de vijand den aanvoer van proviand en munitie in de belegerde plaatsen zonder veel moeite beletten. De rest is voor hem slechts een kwestie van tijd en

van geduld. Tegen zulk een wijze van bestrijding is geen versterkte veste op den duur bestand. Intusschen heeft de vijand volop den tijd om het overige deel van onze koloniën (in Holland van ons land) te pacificeeren, eene nieuwe bestuursregeling in te voeren, oorlogs- en andere belastingen te heffen (des noods de inwoners voor krijgsdienst op te roepen) in een woord volledig te annexeeren en in te lijven. Geven ten slotte de beide laatste reduiten zich over; dan behoeven de troepen slechts ontwapend en naar huis gezonden te worden, tenzij zij verkiezen in het leger van den vijand over te gaan. Deze wijze van verdediging zou dus het roemrijke feit mede kunnen brengen dat er vrede was zonder dat er vrede gesloten werd. Hoe weinig voordeel zulk een slot van den strijd voor ons mede zoude brengen, zoo zou dit toch nog te verkiezen zijn boven het sluiten van vrede met medebrenging van het verlies onzer koloniën, (voor ons land van zijne onafhankelijkheid) vóór dat onze beide verdedigde posities gedwongen worden door honger of gebrek aan munitie om te capituleeren, of, omdat de overgave geschieden moest, aangezien niet tijdig voor voldoenden voorraad van munitie en proviand gezorgd was geworden, zoodat deze capitulatie plaats had vóór dat het prijsgegeven land door den vijand was bezet. Hiervoor bestaat vreezen wij bij het adopteeren van zulk een defensie systeem zeer veel kans, aangezien nu reeds gesproken wordt om in navolging van hetgeen Spanje in den laatsten oorlog met zulke treurige gevolgen deed, Soerabaja te verdedigen met het geschut van onze flotille-vaartuigen, geschut dat bij de expeditie van Lombok niet eens voldoende draagkracht had om deze vaartuigen aan hunne bestemming — bestrijding van een inlandschen vijand — te doen beantwoorden, zoodat de „Sumatra” deze taak moest worden opgedragen.

In eene verdediging onzer koloniën, die geen verdediging dier koloniën is, n'en déplaise den lezer, hebben wij evenmin vertrouwen als dat wij iets voelen voor eene verdediging van ons land, welke feitelijk alleen bestaat in het prijsgeven van dat land.

De vraag rijst echter, kunnen wij op andere wijze onze koloniën verdedigen? Het „kunnen” hangt hier natuurlijk af van de financieele draagkracht der natie. Wij meenen hierop met een beslist ja te mogen antwoorden. Wij zijn zelfs van meening, dat zulk eene verdediging niet veel grootere financieele offers behoeft te kosten dan die thans worden gevorderd en vertrouwen zelfs, dat, indien wij over nauwkeurige cijfers beschikten, dan blijken zoude, dat deze verdediging met minder kosten plaats kan hebben. Vooralsnog nu wij deze cijfers niet ter beschikking hebben, willen wij echter aannemen, dat geen defensie-plan goedkooper is dan de thans in bespreking zijnde en gedeeltelijk aangenomen voorstellen. Intusschen meenen wij toch onze denkbeelden te mogen ontwikkelen zonder dat van

ons gevergd kan worden verder in details te treden dan strikt noodzakelijk is om algemeene denkbeelden toe te lichten.

De verdediging van Indië zouden wij in de eerste plaats opgedragen willen zien aan de vloot, aangezien voor eene verdediging door de landmacht een leger, veel grooter dan waarover wij ooit zullen kunnen beschikken, vereischt zou zijn.

Om deze verdediging door de vloot mogelijk te maken zouden minstens drie basissen van operatie aanwezig moeten zijn, t. w. één op Java in het midden gedeelte der koloniën (b.v. Soerabaja) dat het hoofdcentrum der krijgsverrichtingen zal wezen, één in het Oosten voor het oostelijk deel van den Archipel, één in het Westen. Deze laatste basis zou, door de nabijheid van de verkeerswegen van Oost Azië met Europa, van veel belang zijn. De hoofdbasis op Java zou duchtig versterkt moeten wezen. De beide andere basissen zouden zoo mogelijk zoo gekozen dienen te worden, dat zij met het centrum der verdediging min of meer eene gelijkzijdigen driehoek vormen, en dat de natuurlijke gesteldheid van het terrein eene verdediging zonder kostbare forten of andere verdedigingswerken mogelijk maakt. Deze uitgangspunten der defensie behooren, liefst twee, nauwe toegangen te hebben. De verdediging dier toegangen door torpedoversperringen en het vuur van eene batterij zou zonder veel bezwaren moeten kunnen plaats hebben. Vermoedelijk zou het te prefereeren zijn, zoo de keuze van terrein het mogelijk maakte de toegangen door eene houwitser-batterij onder een overstelpend vuur te brengen en wel omdat dikwijls eene houwitser-batterij zoodanig opgesteld kan worden, achter een terreinverhooging, een rotsblok van groote afmetingen, een kleinen heuvel, dat zij uitnemend beschermd is zonder hier werken voor aan te moeten leggen. Voorts zijn moderne schepen tegen de uitwerking van vertikaal inkomend vuur zeer slecht bestand. Ook kunnen de stukken reeds te voren ingeschoten opgesteld worden, zoodat onder het vuren aan hun stand niet veel behoeft te worden veranderd. Het vuur van zulk eene batterij op het nauwste gedeelte van den toegang uit zee zoude zoo hevig moeten wezen, dat, menschelijker wijze gesproken, geen vijandelijk schip dien toegang kan forceeren.

Blijkt het om verschillende redenen noodzakelijk of meer aan te bevelen, om lange vuurmonden te gebruiken, dan zoude, bij de keuze van de plaats van opstelling dezer batterijen, met het terrein zoodanig rekening gehouden moeten worden, dat kunstwerken niet of nagenoeg niet noodig zijn.

Door gebruik te maken van den weligen plantengroei der tropen, van rookzwak buskruit enz. moet de beveiliging der batterij in de eerste plaats gezocht worden in onzichtbaarheid, zoodat de vijandelijke schepen niet kunnen uitvorschen waar deze gelegen is. Voorts is het noodzakelijk de kanonnen vlug en snel te kunnen verplaatsen, zoo dit noodig is, en dient in vredestijd door den aanleg van een spoorbaan enz. hierop reeds gerekend te worden.

Dat vuurmonden (zoowel de korte als de lange) en munitie van de meest moderne constructie en de beste kwaliteit moeten wezen en de bedieningsmanschappen reeds in vredestijd uitstekend geoefend dienen te worden, behoeft geen betoog.

In dezen geest, door de verdedigings-centra goed te kiezen, zouden sterke punten verkregen kunnen worden zonder groote kosten. Bij elk dezer centra zou een vliegend eskader van minstens drie schepen kunnen worden ingedeeld, (wij meenen, dat drie schepen wel als minimum genoemd zal mogen worden), benevens het noodige aantal torpedobooten.

Onze vloot zal zich tevens zoo los mogelijk van hare centra moeten kunnen bewegen en naar gelang dit noodig is, zullen de schepen hetzij geheel los van elkander, hetzij in eskaders vereenigd, ja zelfs tot een vloot van 9 schepen gevormd — alles naar omstandigheden — dienen op te treden.

Om echter te maken dat onze schepen werkelijk de noodige vrijheid van beweging kunnen hebben, is het noodzakelijk het kolenvraagstuk grondig te bestudeeren, aangezien het steeds mogelijk is dat een of meer schepen een der centra van verdediging niet zal kunnen bereiken, bijv. doordat dit door een sterke vloot wordt geblokkeerd.

Geheime kolenstations, liefst bestaande uit een zeelichter die twee of drie ladingen kolen aan boord heeft en ergens in een inham verborgen voor anker wordt gelegd, zouden in voldoenden getale aanwezig moeten zijn. In vredestijd zou hierop reeds gerekend dienen te worden.

Deze zeelichters zouden bewaakt kunnen worden door torpedobooten, waardoor als het ware voor den vijand onbekende torpedostations ontstaan, die van hem een voortdurende en ten slotte afmattende waakzaamheid vorderen.

Ongetwijfeld zal in tijd van oorlog blijken, dat voor de verdediging onzer koloniën de torpedoboot een onschatbaar wapen is en zouden wij daarom haast zeggen dat Indië niet te veel torpedobooten kan bezitten. Wat in deze de plannen der Indische Regeering zijn, weten wij niet, de versterking onzer Indische torpedovloot, waarmede een aanvang is gemaakt, is een stap in de goede richting.

Onze oorlogsvloot zal in Indië zich snel moeten kunnen verplaatsen en uit den aard der zaak een groot offensief vermogen dienen te hebben. Het offensief vermogen bestaat hoofdzakelijk in een groot aantal snelvuurkanonnen van middelbaar kaliber en in snelheid. Snelheid is voor de beweeglijkheid der vloot een groote factor, te meer daar het aantal schepen, waaraan de verdediging der Koloniën opgedragen zal worden, zeer gering is.

De gevaarlijkste vijand voor onze vloot in Indië wordt geacht de moderne, groote gepantserde of ongepantserde kruiser te zijn en om deze reden wenschen verschillende autoriteiten dat in Indië ook beschikt zal kunnen worden over wat in ons land genoemd worden: pantserschepen, d. w. z. over schepen

die een smallen pantsergordel op de waterlijn hebben. De dikte van dien gordel wordt gesteld op 15 c.m. in het midscheeps en 10 c.m. aan de einden. Voorts worden ter bestrijding dier groote kruisers en om hun pantser te kunnen doorboren, aan boord onzer schepen eenige zware vuurmonden noodig geacht.

Wij zijn het hiermede geheel oneens. Een pantserdek ter bescherming van de vitale deelen van het schip tegen het lichte snelvuurgeschut en pantsertorens voor het geschut ter bescherming van de bedieningsmanschappen tegen de scherven van explodeerende projectielen, en een pantser commandotoren, zijn de eenige concessies die wij aan het pantser zouden willen doen.

Indien ons land over even ruime middelen voor zijne vloot kon beschikken als de groote mogendheden, zouden wij er geen bezwaar tegen hebben om ook het type pantserschip in onze vloot vertegenwoordigd te zien. Doch nu wij daarentegen met onze financiën dienen te woekeren, achten wij schepen met vertikaal zijpantser een nuttelooze en gevaarlijke luxe. Wij kunnen er niets anders in zien dan eene navolging der groote mogendheden, eene navolging in het klein echter. Waar Engeland, Frankrijk, Amerika enz. groote pantserschepen laten bouwen, moeten wij miniatuur pantserscheepjes hebben, dat goed beschouwd geen pantserschepen zijn, omdat hun pantser te licht is en geen gepantserde kruisers, omdat zij daarvoor geen voldoende snelheid loopen. Schepen waarvoor dus feitelijk niet eens een goede naam bestaat.

De toepassing van vertikaal zijpantser spruit naar onze meening alleen voort uit een verouderd idee. Vroeger werd getracht een schip tusschen wind en water lek te schieten. Toen duurde het afvuren van een kanon meer minuten dan dat er thans seconden voor vereischt worden. In een modern gevecht worden daarom ook geen pogingen meer aangewend om schepen lek te schieten. Hieruit zou dus volgen dat pantser minstens overbodig genoemd zou mogen worden. Deze ouderwetsche denkbeelden zitten nog in vele opzichten voor. Zoo bijvoorbeeld ook bij de bescherming der kanonnen. De stukken die niet in torens worden opgesloten — en dat zijn gewoonlijk alleen de groote jaag- en retraite-kanonnen — worden alleen beschermd door een schild vóór aangebracht. Net of in een modern gevecht de kans dat een vijand een bepaald kanon juist zal weten te treffen, zoo groot is, dat zulk eene bescherming noodzakelijk is. Van „schijfschieten" kan in een zeegevecht geen sprake meer wezen. Het grootste gevaar voor de bedieningsmanschappen ligt niet vóór doch achter. De projectielen die achter hen ontploffen vormen op directe wijze door de scherven en op indirecte wijze door de verwoesting die zij aan het vaartuig zelf toebrengen, het grootste gevaar voor de bedieningsmanschappen der kanonnen en toch worden zij slechts hoogst zelden tegen zulk vuur beschermd, doch wel tegen het veel minder groote gevaar van „van buiten komend" vuur. De denkbeelden die bij de thans gebruikelijke wijze van be-

scherming van het schip — door zijpantser dat even boven water en eenige voeten onder water steekt en van de kanonnen en bedieningsmanschappen door schilden in het front aangebracht — mogen dan ook ongetwijfeld „out of date" worden genoemd, al — dit zullen wij dadelijk beamen — kunnen nog zeer vele menschen zich niet van deze ideeën los scheuren.

Verder op dit chapiter door te gaan verbiedt èn de plaatsruimte èn het onderwerp dat in behandeling is. Alleen willen wij nog wijzen op de ondervinding opgedaan bij den Spaansch-Amerikaanschen en den Japansch-Chineeschen oorlog, die de door ons verkondigde meening bevestigen. In den eerstgenoemden strijd heeft het pantser der Spaansche schepen (dat gepantserde kruisers waren), dat veel zwaarder was dan het pantser van onze „pantserschepen", de vloot van Castilië niet voor een ondergang kunnen behoeden en moet zelfs de gordel van geen dier schepen getroffen zijn geworden. Ook de Amerikaansche schepen hebben geen profijt gehad van hun pantser. In den Japansch-Chineeschen oorlog moesten de zwaar gepantserde Chineezen het afleggen tegen den ongepantserden Japanner, al verdedigden zij zich nog zoo dapper, al gingen zij met hun schepen vurende en met werkende machines de diepte in.

Ook in den slag bij Lissa versloeg Tegethoff met zijn ongepantserde vloot, Persano met zijn zoo gevreesde gepantserde schepen.

Erkend dient te worden, dat de overwinning in deze drie oorlogen steeds werd gevonden aan de zijde der vloot bemand met de meest geoefende en meest voortvarende equipage, doch dit neemt niet weg dat het pantser het onderspit heeft gedolven of hoogstens zijn nutteloosheid heeft aangetoond.

Uit dezelfde theorie dat het schip tusschen wind en water tegen lekschieten door een pantsergordel beschermd moet wezen, volgt ook de conclusie, dat om den vijand dáár te kunnen lekschieten, zware kanonnen gevaren moeten worden. De *groote* pantserschepen, der *groote* mogendheden, hebben een aantal dezer kanonnen aan boord, bijgevolg moeten onze miniatuur pantserscheepjes ook twee of drie van die kanonnen voeren. Ook hiermede kunnen wij ons niet vereenigen. Het langzame vuren dezer zware kanonnen maakt deze stukken voor een modern zeegevecht van geen of weinig waarde. Ook om dit met een voorbeeld uit de praktijk aan te toonen meenen wij te mogen wijzen op de resultaten van den slag bij Santiago. Deze slag was feitelijk eene vervolging van de Spaansche schepen door de Amerikaansche vloot. Vooral in het eerste gedeelte van het gevecht waren hoofdzakelijk de zware vuurmonden — de jaagstukken — aan het woord. Het aantal treffers der zwaarste van die vuurmonden — en natuurlijk zoude volgens dit stelsel moeten gelden: hoe zwaarder kanon hoe beter — was *nihil*. Overtollige ballast, onnoodige uitgaven, vermindering van het offensieve vermogen der schepen, ziedaar de voornaamste uitkomsten en eigenschappen die wij meenen te mogen

trekken uit en te mogen geven aan het varen van zwaar geschut en van vertikaal zijpantser.

Mogen de beschouwingen die wij hier weergaven in het algemeen op oorlogsschepen van toepassing geacht worden, voor de schepen voor de verdediging onzer koloniën gelden zij in de eerste plaats.

Het terrein dat door onze vloot verdedigd zal moeten worden is zeer uitgestrekt. Beschikbaar voor die verdediging zijn slechts een klein aantal schepen, daar onze financiën het bezit van een groote vloot niet gedoogen. In stede dus van in miniatuur de groote mogendheden na te volgen, dienen wij voor de verdediging onzer Koloniën een type vaartuig te ontwerpen, dat binnen ons Marine-budget vallende, zooveel mogelijk geschikt is voor die verdediging en — wij herhalen dit nogmaals — een groot offensief vermogen (snelheid en snelvuurgeschut van middelbaar kaliber), eene groote bewegelijkheid (dus weder snelheid), waarbij pantser geen blok aan het been mag zijn, een goed geoefende met doortastendheid optredende bemanning, een goed gebruik van het met groote en kleine rijkelijk van inhammen voorziene dicht begroeide eilanden bezaaide terrein, dienen als eerste eischen voor oogen gehouden te worden. Deze groote bewegelijkheid sluit weder in zich dat de schepen òf van hetzelfde type moeten wezen, òf zoo zij dit niet zijn, dat zij dan althans dezelfde snelheid loopen, immers, zoo bij een eskader dat overigens uit 20 mijls schepen bestaat zich één 16 mijls schip bevindt, dan kan de snelheid van dit smaldeel niet meer dan 16 mijl bedragen en hebben de 20 mijls schepen niets aan hunne vier knoopen grootere snelheid. Ook uit dit oogpunt betreuren wij elk plan dat bij onze twintig mijls kruisers voor het auxiliair eskader bestemd „zoogenaamde" pantserschepen, die slechts 16 mijl loopen indeelt. Wij kunnen dus noch met den bestaanden toestand, noch met de hangende plannen onzer Koloniale defensie, — zoo wij althans van plannen mogen spreken en dat zal toch wel mogen, immers niet alleen het type schepen, doch zelfs hun aantal is aangegeven en hierbij wordt toch ongetwijfeld naar weldoordachte plannen te werk gegaan — ons vereenigen. Bovendien meenen wij te moeten waarschuwen tegen het onder bedekte vlag weder invoeren van den terecht zoo afgekeurden, vroeger geldenden regel, om schepen à double usage te bouwen. De verdediging van Indië en van Nederland zijn geheel van elkander verschillende zaken. Niet alleen zal het terrein van actie in beide gevallen hemelsbreed van elkander verschillen, doch ook de taak der vloot is in beide defensie-stelsels een andere. Terecht is dan ook gebroken geworden met het stelsel om voor de verdediging van Holland schepen te bouwen, die ook geschikt heeten voor de verdediging van Indië. Thans wordt langs een omweg weer naar hetzelfde doel gestevend. De „pantserschepen" voor de verdediging van Indië bestemd zullen ook passen (?) in het kader der landsverdedigers. Juist het omgekeerde van

de vroeger gewraakte methode wel is waar, doch daarom een stelsel dat tot dezelfde treurige resultaten zal moeten leiden en even verderfelijk is.

Om niet alleen af te breken hebben wij gemeend ook in *zeer grove* trekken een defensieplan te moeten aangeven. Natuurlijk twijfelen wij niet of het zal aan onze militaire en maritieme autoriteiten niet moeilijk vallen een veel beter stelsel van verdediging, dat niet meer kost en waarbij ook onze koloniën en niet alleen Java verdedigd zullen worden, uit te denken, zoo zij zich hierop met ernst toeleggen.

Naar onze meening zouden dus 9 snelloopende met zoo veel mogelijk snelvuurgeschut van middelbaar kaliber bewapende kruisers, — of laat ons de in ons land in zwang zijnde nomenclatuur gebruiken — pantserdekschepen, voor de verdediging onzer koloniën *minstens* noodig zijn.

Het type „Holland" nadert reeds zeer nabij het door ons noodig geachte schip, alleen zouden wij wat meerdere lengte, wat meer snelvuurgeschut van middelbaar kaliber en dan betere bescherming voor de bedieningsmanschappen der vuurmonden wenschen. Het schip zou dus, indien de diepgang van deze schepen onvermijdelijk aangehouden moet worden, iets grooter dienen te vallen.

Daarentegen zouden wij wenschen afschaffing der Militaire Marine, dezer Cavite-vloot om met den Vice-Admiraal Mac Leod te spreken. Zijn een paar flotille-vaartuigen persé noodig voor militaire expedities, dan kunnen eenige dezer scheepjes bij de Gouvernements-Marine overgaan, om daar de grootste „kolenvreters" te vervangen. De rest zou kunnen worden verkocht. In geen geval zou met den bouw dezer vaartuigen mogen worden voortgegaan.

De thans ingediende reorganisatieplannen brengen met der tijd het Auxiliair Eskader op 6 schepen en twee aflossingsschepen. Wij zouden dus 3 schepen en 1 aflossingsschip meer wenschen en wel met dien verstande dat, aangezien 9 schepen zeer zeker een minimum genoemd mag worden, reeds zoodra oorlog dreigt de aflossingsschepen dadelijk naar Indië gedirigeerd zullen worden.

In stede dus van een flotille-vloot van 10 of 12 scheepjes zouden wij 4 groote schepen wenschen. Nemen wij aan dat deze schepen ieder een waarde van 4 millioen vertegenwoordigen en de flotille-vaartuigen gezamenlijk 4 millioen kosten, dan zou voor de door ons gewenschte vloot 12 millioen meer kapitaal voor aanschaffing noodig zijn. Na twintig jaren acht de tegenwoordige Minister van Marine een oorlogsschip niet bruikbaar meer. Elk jaar vermindert onze vloot dus 5 % in waarde, 3 % rente voor kapitaal rekenende, zouden wij op onze balans dus 8 % van 12 millioen = *f* 960,000 meer moeten boeken dan nu noodig is.

Aan vaste- en zee-tractementen voor de equipage zullen

deze vier schepen ongeveer evenveel kosten als de 10 of 12 flotille-vaartuigen. Aan andere onkosten echter veel minder en zou het ons zeer verwonderen indien dit verschil in kosten niet reeds een groot deel van die *f* 960.000 compenseerde.

Door andere bezuinigingen — te veel om alle genoemd te worden, waarom slechts een paar posten gememoreerd zullen worden — in te voeren kan de begrooting nog meer in evenwicht worden gebracht. Allereerst dient dan te worden uitgemaakt of Nederland of zijne Koloniën de kosten van de vloot, noodig om deze te verdedigen, dient te betalen. Velen — en onzes inziens zeer te recht — zijn van meening dat Nederland de voordeelen put uit het koloniaal bezit en het voor de koloniën vrij wel op hetzelfde neer komt of zij onder Nederlandsch, Engelsch of Duitsch beheer staan en dat dus Nederland zorgen moet uit eigen belang, dat het zijne bezittingen niet verliest en bijgevolg ook de kosten der defensie moet dragen. Anderen meenen dat beide, èn Nederland èn Indië die uitgaven moeten betalen en op deze leest is de tegenwoordige regeling geschoeid. Enkelen zijn van oordeel dat de Koloniën alles zelf dienen te bekostigen, een standpunt dat wij vertrouwen dat ons volk nimmer zal innemen.

In elk geval zou dan de geheele Marine onder het *algemeen* beheer van het Moederland kunnen staan en dus komt elke bezuiniging het „geheel" ten goede. Daarom is eene bespreking daarvan hier op zijn plaats.

Een der bezuinigingen zou wezen de opheffing van twee Marinewerven in ons land. Op een afstand van eenige uren stoomens langs de kust bezitten wij drie dure werven. Een in den Helder, een te Amsterdam en een te Hellevoetsluis.

In de nabijheid van Hellevoetsluis liggen een groot aantal particuliere werven, waarvan in oorlogstijd voor herstelling van bekomen schaden gebruik kan worden gemaakt. Deze werf kan onzes inziens gereedelijk gemist worden.

In Amsterdam bevindt zich de grootste werf, niet alleen bestemd voor conservatie en herstelling van schepen, doch ook voor aanbouw van nieuw materiëel. Een werf waar schepen gebouwd kunnen worden is onmisbaar. Waarom deze werf echter in Amsterdam moet liggen, zien wij niet in. Amsterdam is vrij wel de duurste plaats van ons land om te leven. De uitgestrekte terreinen waarop deze werf gebouwd is, zijn een groot kapitaal waard. De exploitatie dezer werf in zulk een dure omgeving moet zeer kostbaar wezen. Welke redenen kunnen er dan bestaan, overwegend genoeg, om juist zulk een werf in Amsterdam te handhaven. Verplaatsing dezer werf naar elders waar de grond goedkooper en de levensstandaard lager is, is onzes inziens gebiedend noodzakelijk onder de omstandigheden waarin ons land verkeert, waarbij elke uitgave, vooral voor militaire doeleinden, op de meest nuttige en doelmatige wijze moet worden besteed.

Gaan wij de defensie-plannen na die aanhangig zijn, dan

blijkt er uit dat Amsterdam geen maritiem station is of zijn zal in oorlogstijd. De kans dat oorlogsschepen met beschadiging Amsterdam zullen binnenloopen is daarom niet groot. Werven, dokken en reparatie-inrichtingen zijn in Amsterdam in voldoende mate te vinden om het onnoodig te maken in vredestijd daarvoor groote uitgaven te doen. In Amsterdam heeft een Marinewerf daarom geen raison d'être.

Rest dus den Helder. In hoeverre later blijken zal, dat den Helder eene onmisbare stelling in ons defensiestelsel zal vormen, willen wij niet uitmaken, daarvoor is hier trouwens niet de plaats. Aannemende echter dat een goed versterkt maritiem station te den Helder noodzakelijk is voor de verdediging van ons land, zou den Helder de eenigste plaats zijn die in aanmerking komt voor eene Marinewerf. In vredestijd kan zulk een werf in alle behoeften voorzien, vooral indien niet meer gedraald wordt het groote aantal oorlogsschepen zonder de minste gevechtswaarde, die wij bezitten en die aan conservatie en reparaties jaarlijks toch nog een heele som kosten, van de hand te doen. In oorlogstijd zal die werf zulks ook kunnen, zoo onze vloot in gevechtswaarde vermeerderd, in aantal vaartuigen verminderd zal zijn. Terreinen zijn aanwezig en behoeven niet meer te worden aangekocht. Uitgestrekte grasvelden, netjes gemaaid met boompjes omzoomd en door net onderhouden kiezelpaadjes doorsneden beslaan een groot gedeelte der thans bestaande terreinen in eigendom van den Staat.

Ongetwijfeld zou door deze regeling eene groote bezuiniging kunnen worden ingevoerd, die het materiëel der zeemacht ten goede moet komen.

Zooals hierboven reeds gememoreerd werd, zou de afschaffing van het waardelooze materieel, dat wij thans rijk zijn en dat trouw onderhouden wordt. een groote besparing van kosten mede brengen.

Ook in den bouw der moderne schepen zou alle onnoodige luxe geweerd kunnen — neen *moeten* worden. Om slechts één voorbeeld te noemen, waarom zijn in plaats van de honderden meters koperen pijp, die de verschansing van den bovenbouw van de kruisers „Holland" vormen, geen geverfde gegalvaniseerd ijzeren pijpen gebruikt, en zoo frappeert een technikus een massa overbodige kostbare zaken aan boord onzer oorlogsschepen.

Wij zijn dan ook overtuigd dat indien ernstig gewild wordt en oude vooroordeelen overboord gezet kunnen worden, onze vloot zonder de jaarlijksche begrooting te verhoogen en zonder het personeel in zijne belangen te treffen, aanzienlijk kan worden versterkt, verbeterd en afdoende gereorganiseerd, doch dit zij nogmaals herhaald, de ernstige wil om dit doel te bereiken moet daarbij voorzitten en . . . . . dient ook te blijken.

Als slot onzer algemeene, hier weergegeven, beschouwingen wenschen wij de hoop uit te spreken, dat met deze reorganisatie niet langer getalmd worde. Als variatie op een bekend thema mogen wij er op wijzen, dat het „spannet in den Oosten".

Misschien zijn wij reeds te laat en dan moge zoo het ongeluk wil dat wij in een oorlog gewikkeld worden vóór wij gereed zijn, de ramp die ons dan treffen zal, komen op het hoofd van hen die niet tijdig er voor gezorgd hebben, dat wij in staat van tegenweer verkeeren. Volksvertegenwoordiging en Regeering beiden zullen dan door onze Natie worden geoordeeld en veroordeeld. Aan hun hebben wij vol vertrouwen ons overgegeven. In drie jaren tijds kan onze vloot, ons geheele defensie-stelsel gemaakt worden zooals het wezen moet. Een leening zal daarvoor gesloten dienen te worden. Dit heeft zeer zeker eenige bezwaren in zich, die echter niet opwegen tegen de gevaren die langer uitstel mede brengt. Wordt de vrede eerst over drie jaren verstoord en worden wij dan eerst in een strijd gemengd, dan zal, zoo wij niet gereed zijn, de verantwoording rusten bij *deze* Regeering, bij *deze* Volksvertegenwoordiging en zullen zij dàn nog door het Nederlandsche volk ter verantwoording worden geroepen.

Het zal echter de vraag zijn of zoolang, trots alle vredesconferenties en vredelievende betuigingen, de vrede nog bewaard zal blijven. Wij leven tegenwoordig op een vulkaan. Overal broeit het, overal is de spanning op zijn grootst. Hier en daar hebben wel is waar ontladingen plaats, doch komen moet en zal de groote slag en dan hebben *wij* de meeste kans, het gelag te moeten betalen, daar *wij* zooals de toestand *nu* is, *noch ons land, noch minder onze bezittingen kunnen verdedigen* en waar dit dus door anderen zal moeten geschieden, zullen *wij* daarvoor moeten betalen; zoo wij tot de winnende partij behooren, minder, zoo wij tot de verliezende partij behooren, meer. Gelukt het ons — *en dit is met een goede vloot mogelijk* — onze Koloniën zonder hulp of slechts met geringe hulp van derden te verdedigen, dan verandert de zaak natuurlijk geheel.

Ook is de beste waarborg voor onze neutraliteit: *een flinke vloot,* zoodat onze vijandschap of ons bondgenootschap gewicht in de schaal legt, ja de balans over zou kunnen doen slaan. Ook om deze reden zijn de gelden op oordeelkundige wijze aan de defensie besteed eene uitstekende geldbelegging. Laat ons niet vergeten het incident te Curaçao tijdens den Spaansch-Amerikaanschen oorlog. Aan de hoffelijkheid van admiraal CERVERA hebben wij het te danken gehad dat wij in dien strijd niet gemengd zijn, omdat wij onze neutraliteit niet konden handhaven. Handelen is dringend noodig en vooral, h a n d e l e n m e t s p o e d.

Eigenlijk zouden wij om meer volledig te zijn nog de verdediging der West-Indische Koloniën dienen te bespreken. Om ons hiervan echter op eene gemakkelijke wijze af te maken zullen wij op voorbeeld van de Regeering daarover verder maar zwijgen.

CONTROLE OP DE WERKELIJKE RICHTING VAN EEN SCHIP ALS SLECHTS ÉÉN PUNT KAN WORDEN GEPEILD.

Met veel genoegen maakte ik kennis met het opstel onder bovenstaanden titel in de vorige aflevering van dit blad. Ten deele was mijn belangstelling het gevolg van het feit, dat het besproken onderwerp reeds meermalen mijn gedachten had bezig gehouden, zoodat de anders zoo droge formules, die men bij het lezen gewoonlijk overslaat, ditmaal door mij met een zekere gretigheid zijn verorberd. Ze hebben mij doen zien, dat de methode werkelijk practisch toe te passen is, hetgeen te voren door mij slechts werd vermoed.

In één opzicht moet ik echter met den geachten steller verschillen, n.l. dat, moge de methode ook al practisch toegepast *kunnen* worden, men daarom nog geen bruikbare resultaten mag verwachten.

De reden, waarom ik meen de algemeene toepassing (evenals van de plaatsbepaling door het problema van SNELLIUS) sterk te moeten ontraden, is, dat het voor den navigateur op de brug zóó bezwaarlijk is den invloed van fouten in de gegevens te beoordeelen, dat er veel kans bestaat, dat hij juist door de toepassing van de methode zijn schip te gronde richt, te meer omdat hij wellicht weinig waarde zal hechten aan hetgeen zijn zeemansblik hem zegt, wanneer hij *betere op wetenschappelijke grondslagen gebaseerde aanwijzingen* meent te kunnen volgen.

Dat die invloed van fouten in de gegevens inderdaad hinderlijk groot kan zijn, moge uit een voorbeeld blijken, waarvoor voorbeeld I van bladz. 1119 mij zeer geschikt voorkomt. Substitueert men in formule (4) de waarden van dat voorbeeld, doch voor φ ruim $-28°$ in plaats van $-19°$ dan blijkt, dat die waarden voldoen (terwijl $-19°$ niet voldoet), waaruit volgt dat in dat voorbeeld de waarde van φ ruim $^3/_4$ streek onzuiver is gevonden. Dit is het gevolg daarvan, dat de tafel op bladz. 1118 te onvolledig en in te weinig decimalen is gegeven.

Nemen we verder eens aan, dat in dat voorbeeld de hoek β één graad te groot was bepaald, dan wordt $\varphi = -0°.7$; neemt men daarentegen aan, dat die één graad te klein was bepaald, dan wordt $\varphi = -76°$.

Doordat constante fouten in de hoeken α, β en γ, die b.v. het gevolg kunnen zijn van een onjuiste opstelling van den pelorus, niet vergroot, maar eenvoudig in haar geheel op de waarde van φ overgaan, heb ik gemeend mij tot fouten in de peilingen van slechts één graad te moeten bepalen. Ook bij die kleine fout zijn echter de gevolgen reeds onrustbarend groot, waarom het niet geraden is, de methode in het algemeen in de practijk aan te bevelen.

Om den invloed van fouten in de peilingshoeken op den afwijkingshoek te vinden kunnen we formule (4) voor alle hoeken veranderlijk differentiëeren, waarbij we dus aannemen, dat $\frac{t_1}{t_2}$ en dus ook $\frac{AB}{BC}$ (zie figuur) constant is, m. a. w. dat de stroom regelmatig is. Na de noodige herleidingen vindt men dan:

$$d\varphi = \frac{AP^2}{AB \times AC} \times d\alpha - \frac{BP^2}{AB \times BC} \times d\beta + \frac{CP^2}{BC \times AC} \times d\gamma,$$

waarin $d\varphi$ de fout in den afwijkingshoek, $d\alpha$, $d\beta$ en $d\gamma$ de fouten in de peilingshoeken voorstellen op de oogenblikken, dat het schip zich achtereenvolgens in de punten A, B en C bevindt.

Doordat de som der 3 coëfficiënten gelijk aan de eenheid is, gaat een constante fout in de peilingshoeken in haar geheel, dus ook niet vergroot, op den afwijkingshoek over. Een fout in één der hoeken gaat echter in den regel vergroot, dikwijls zelfs zeer vergroot over, zooals in het genoemde voorbeeld het geval was.

Tevens blijkt uit bovenstaande formule op welke wijze men die ernstige schadelijke invloeden kan voorkomen. Zorgt men n.l. dat de doorloopen afstanden tusschen de opvolgende waarnemingen groot zijn ten opzichte van de afstanden tot het gepeilde punt, dan zullen alle noemers betrekkelijk groot zijn en kan men met meer vertrouwen op de resultaten staat maken.

Hieruit volgt echter tevens, dat de aangegeven eerste berekeningswijze onbruikbaar is, omdat die slechts kleine doorloopen afstanden toelaat; bij de aangegeven tweede berekeningswijze kan men om dezelfde redenen alleen bruikbare resultaten verwachten wanneer men voor den coëfficiënt de eenheid aanneemt, maar dit schijnt blijkens de gegeven voorbeelden alleen te mogen geschieden wanneer het licht duizelingwekkend snel wordt doorgezet.

Geheel betrouwbare resultaten mogen we echter ook in dit geval, waarbij men het licht telkens vier streken moet doorzetten, niet verwachten, omdat ongelijkmatigheid van den stroom ook weder belangrijke storingen tengevolge zal hebben. Nu zal men nabij klippen, banken en bochtige kusten, dus juist daar waar het van veel belang is te weten of men uit- dan wel ingezet wordt, de meeste kans op onregelmatigheden in den stroom hebben, zoodat men in de practijk nooit veel vertrouwen in de gevonden getalwaarden zal mogen stellen.

Wil men de methode met vrucht in de practijk toepassen, dan kan men op de volgende wijze, welke evenwel niet nieuw is, te werk gaan. Peil een voorwerp, terwijl het voorlijker dan dwars, terwijl het dwars en terwijl het evenveel achterlijker dan dwars is. Is het tweede tijdsverloop grooter dan het eerste dan wordt men uitgezet, is het kleiner dan wordt men ingezet, welke opmerking menigeen bij de bekende vierstrekenpeiling wel eens zal hebben gemaakt. Weliswaar komt men zoodoende niet het bedrag van den afwijkingshoek te weten,

maar zal men zich ook geen illusies maken omtrent de bereikte nauwkeurigheid.

Een eigenaardige toepassing kan het hiervoren behandelde onderwerp vinden bij het passeeren van een schip. De peiling van een varend schip moet op geheel dezelfde wijze veranderen als die van eenig vast punt, wanneer men hierbij een stroom onderstelt, welks kracht gelijk is aan de vaart van dat schip, en welks richting tegengesteld is aan diens koers. De afwijkingshoek en de ware (hier juist de schijnbare) koers van het eigen schip moeten dus ook hier gevonden kunnen worden. Wanneer de schepen elkander niet zóó na passeeren, dat voor de veiligheid gemanoeuvreerd moet worden, dan mag men hier een vrij groote mate van nauwkeurigheid verwachten, omdat de koersen en snelheden der schepen als constant mogen worden beschouwd. Met het oog op de onpractische formules voor de berekening van den afwijkingshoek, zal men verstandig doen van constructie gebruik te maken. Men heeft daartoe slechts uit een willekeurig punt de drie peilingslijnen te trekken. Zet men dan op den rechten kant van een stuk papier 3 punten af op afstanden evenredig aan de 2 verloopen tijden, dan zoekt men de positie, die men dit stuk papier moet laten innemen om de drie punten in de peilingslijnen te laten vallen. De richting, die de kant van het papier dan inneemt, is de schijnbare koers van het eigen schip, alzoo koers $\pm$ afwijkingshoek. De draaiing, die men aan het papier moet geven om een der punten merkbaar buiten de peilingslijn te laten komen, is daarbij een maatstaf voor de nauwkeurigheid van den gevonden afwijkingshoek.

Heeft men één der peilingen verricht op het oogenblik, dat men het schip recht vóór- of achterin ziet, of wel heeft men het schip bovendien op dat oogenblik gepeild, dan weet men den koers van dat schip, en dus ook de richting van den onderstelden stroom. Hierdoor kan men ook de sterkte van dien stroom, d. i. de vaart van het schip te weten komen. Zij n.l. AD de werkelijke koers, AB de schijnbare koers en PD de koers van het andere schip, dan geeft $\frac{BD}{AD}$ den factor aan, waarmede de eigen vaart moet worden vermenigvuldigd, om die van het andere schip te vinden. Bij onderzoek blijkt, dat men die vaart nauwkeuriger zal vinden, naarmate de koersen elkander meer loodrecht kruisen. Bij gelijk gerichte of tegengestelde koersen, in welk geval de afwijkingshoek nul wordt, wordt geen driehoek gevormd en kan men op deze wijze de vaart niet bepalen.

Doordat de tijdstippen bekend zijn, waarop men zich in de punten A, B en C ten opzichte van P bevindt, kan men de onderlinge positie op elk gewild oogenblik nagaan. Had men dan bovendien met een sextant gemeten de breedte van het

schip op het oogenblik, dat men het vóór- of achterin zag, de tuighoogte op het oogenblik, waarop het ongeveer het naastbij was en den hoek tusschen voor- en achterschip op een oogenblik, dat men het zeer breed inzag, dan weet men van het zwijgende geheimzinnige schip het volgende:

1e. zijn koers;

2e. „ vaart;

3e. „ lengte;

4e. „ breedte;

5e. „ tuighoogte, of wel de hoogte van eenig ander kenmerkend punt, b.v. schoorsteen of geschutmars;

6e. de plaats van afvaart (in verband met de plaats, die men door astronomische waarnemingen heeft bepaald), voor het geval men te doen heeft met dwars-overstekende schepen, hetgeen b.v. in de Noordzee dikwijls het geval is;

7e. het tijdstip van afvaart (in verband met sub 2);

8e. de plaats van bestemming;

9e. den vermoedelijken tijd van aankomst.

Voorbeeld.

Op den 16den Augustus 1896 van 't Engelsche Kanaal met een 10-mijlsvaart en een koers N. 46° O., naar de Oostzee stoomende, werd des voormiddags op omstreeks 54° 20′ N.br. en 5° 8′ O.l. een schip gepasseerd, en werden de volgende waarnemingen gedaan:

8u 45m peiling (gecorr.) N. 325°.5 O.
8u 55m „ „ N. 295° O.; masten inéén, terwijl de hoek tusschen beide boorden 0°18′ bedroeg.
8u 58m tuighoogte 0°47′.
9u 0m hoek tusschen voor- en achterschip 2°3′.
9u 3m peiling N. 211° O.

In de figuur stelt nu P het andere schip voor, dat als een vast punt wordt beschouwd; PN is de richting van het magnetische Noorden; PA, PB en PC zijn de peilingsrichtingen, terwijl AD de koersrichting aangeeft.

Tusschen de eerste en tweede peiling zijn 10 minuten, tusschen de tweede en derde 8 minuten verloopen. Zet men dan op den rechten rand van een stuk papier afstanden, evenredig aan die tijdsverloopen af, b.v. 50 en 40 mM., dan vindt men dat de drie punten op de peilingslijnen komen te vallen in de positie van A′B′C′. De afwijkingshoek is dan C′A′D′.

Alle aangegeven lijnen geven ons nog slechts richtingen; omtrent den onderlingen afstand op verschillende tijdstippen weten we nog niets. Om hiertoe te geraken bedenken we, dat de benoodigde tijd om van de eerste peilingslijn in de tweede te komen geheel onafhankelijk is van de vaart van het andere schip, omdat dit zich steeds op de lijn PB bevindt en wij dus

10 minuten behoeven om recht voor zijn boeg d. i. op die lijn te komen, hoe groot of hoe klein haar snelheid ook moge zijn. In den daarvoor voor ons benoodigden tijd n.l. 10 minuten hebben we een afstand doorloopen van $\frac{10 \times 10}{60} = \frac{5}{3}$ zeemijl of 25 mM. als we elke mijl door 15 mM. voorstellen. Om nu de plaats A van het schip op de eerste peilingslijn te vinden, zetten we van uit A′ een lijn A′D′ = 25 mM. in den koers N 46° O af, van uit D′ de lijn D′D // A′P en nog DA // D′A′. Trekt men eindelijk AC // A′C′, dan geven de snijpunten A, B en C de plaats van ons schip ten opzichte van het andere aan op de oogenblikken, waarop dit gepeild is.

Doordat in 10 minuten ons schip van A in plaats van in D schijnbaar in B is gekomen, moet het andere schip in dat tijdsverloop een stuk BD (= 30 mM. of 2 zeemijl in 10 minuten) in de richting van B naar D zijn verplaatst, d. i. zich met een 12-mijlsvaart bewegen in een richting tegengesteld aan de tweede peiling, dus in een koers N 115° O. Zetten we dezen koers op de kaart af, dan zien we, dat we te doen hebben met een schip, dat vanaf den Tyne-mond naar de Elbe-monding stoomt. De afstand tot den Tyne-mond bedraagt 232 zeemijl, waarover hij $\frac{232}{12}$ of ruim 19 uur gestoomd moet hebben en bijgevolg op Zaterdag 15 Augustus des nam. te ongeveer twee uur den Tyne-mond en vermoedelijk Newcastle omstreeks den middag moet hebben verlaten. De afstand tot de Elbe-monding (lichtschip) bedraagt 112 zeemijl, zoodat hij nog ruim 9 uur noodig zal hebben, en dus omstreeks 6^u in den namiddag van denzelfden dag aldaar en in den loop van den nacht vermoedelijk te Hamburg zal aankomen.

Door de schijnbare plaatsverandering als regelmatig aan te nemen, vinden we E en F voor de plaatsen te $8^u 58^m$ en $9^u 0^m$.

In E was de afstand omstreeks 1800 M., zoodat de gemeten tuighoogte van 0°47′ voor de hoogte van het tuig geeft 24.5 M.

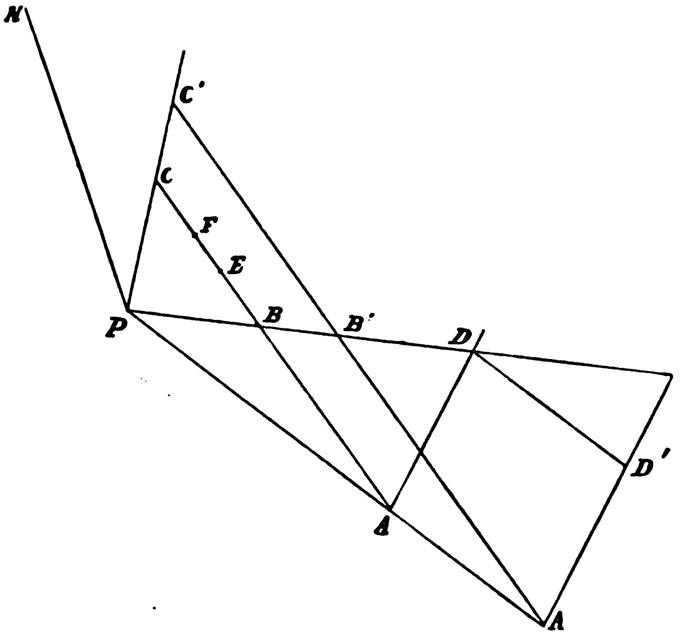
In B was de afstand omstreeks 2300 M. en geeft de gemeten hoek 0°18′ voor de breedte van het schip ruim 12 M.

In F was de afstand omstreeks 1800 M. en werd het schip ongeveer 37° voorlijker dan dwars ingezien; de lengte van het schip bedraagt alzoo 1800 × sec. 37° × sin. 2°3′ = 80 M.

Is de mededeeling van het bovenstaande voor den zeeman van belang? Is het nuttig hem daarmede in kennis te stellen?

Wanneer men eens toegaf aan een veel voorkomende neiging, om van hem te vergen, dat hij op zijn duimpje wist aan te geven, hoe bovenstaande resultaten te verkrijgen zijn, zoude ik het zeker niet nuttig, integendeel schadelijk vinden, en zoude ik de mededeeling betreuren. Het *leeren* daarvan heeft niet het

minste nut, maar wel mag men goede resultaten verwachten, wanneer men er de aandacht op vestigt, dat somtijds uit onbe-



duidende waarnemingen vrij aardige gevolgtrekkingen zijn te maken. Mocht het bovenstaande dienstig zijn, om de opmerkzaamheid, ook ten opzichte van kleinigheden, te prikkelen, dan heeft het reeds nut gesticht en heeft de mededeeling recht van bestaan.

W. Cornelis.

Nieuwediep, 26 Maart 1900.

Het bovenstaande voorbeeld was bij gebrek aan eigen waarnemingen samengesteld om een goed sprekend voorbeeld te kunnen geven.

Ten einde eenig idee te geven, wat er bij toepassing in de practijk van terecht komt, mogen de volgende voorbeelden dienen. [1])

---

1) De hier gegeven voorbeelden zijn niet uitgezocht; het zijn de eenige waarnemingen, die gedaan zijn kunnen worden.

I. Op 29 Maart 1900, op 55°44′ N.br. en 5°8′ O.l. stoomende met een 5-mijlsvaart in een koers Z.O., werd van een stoomschip waargenomen:

7^u41^m peiling N. 135° O. (recht vooruit) en 1°13′ lang.
7^u43^m tuighoogte 0°29′.
7^u51^m peiling N. 90°.5 O.
7^u59^m „ N. 70°.5 O., masten inéén, breedte 5′40″.
8^u12^m „ N. 56° O.

De 1ste, 2de en 4de peiling geven een afwijkingshoek van 79°. In verband hiermede geeft de 3de peiling behalve den koers ook de vaart.

Op de boven aangegeven wijze vinden we dan omtrent dat schip:

1e. Koers: N. 70°.5 O.
2e. Vaart: 8.2 mijl.
3e. Lengte: 65 M.
4e. Breedte: 7.5 M. (Tengevolge van den grooten afstand vermoedelijk minder nauwkeurig).
5e. Tuighoogte: 23 M.
6e. Plaats van afvaart: Hull.
7e. Tijd van afvaart: 6^u voorm. van 28 Maart van Spurnpoint, een drietal uren vroeger van Hull.
8e. Bestemming: Een Deensche of Oostzeehaven.

II. Op den 2den April 1900 op 53°19′ N.br. en 4°18′ O.l., met $6^3/_4$-mijlsvaart, in een koers N. 200° O. stoomende, werd van een schip met Duitsche vlag, welks naam met de letters S. T. A. begon, waargenomen:

9^u35^m peiling N. 113°.5 O.
$10^u\ 0^m$ „ N. 75° O., masten inéén, breedte 16′40″.
$10^u\ 8^m$ „ N. 20° O., lengte 1°43′.5, tuighoogte 0°54′ (tuighoogte onzeker, doordat de gemeten hoek niet terstond is opgeschreven).

Hieruit is gevonden:

1e. Koers: N. 255° O.
2e. Vaart: 8.2 mijl.
3e. Lengte: 59.5 M.
4e. Breedte: 9.5 M.
5e. Tuighoogte: 25.5 M.
6e. Plaats van afvaart: onzeker (Hamburg of Bremen?)
7e. Tijd van afvaart: onzeker (omstreeks $7^1/_2{}^u$ werd „Terschellingerbank" gepasseerd).
8e. Plaats van bestemming: Lowestoft (mogelijk Yarmouth).
9e. Tijd van aankomst: omstreeks 11^u 's avonds van denzelfden dag.

C.

MET EEN KERN DER BEMANNING.

Het moderne oorlogsschip bezit behalve de samengestelde hoofdmachines en stoomketels met hunne appendages, stoom-, voeding- en luchtdruk-leidingen nog een aantal hulpwerktuigen van verschillenden aard, waardoor het leiding- en pijpenstelsel in zulk een schip voortdurend uitgebreider en ingewikkelder wordt.

Nu bovendien de inwendige verdeeling van het schip in waterdichte afdeelingen en kleinere compartimenten steeds vermeerdert, de toepassing van electrische installatiën met goede redenen op ruimer schaal plaats vindt en ook de inrichtingen worden gemaakt tot het stoken met nog een andere brandstof dan steenkolen, namelijk met petroleumresidu of astatki, nu kan het niet anders of aan het intellectueele deel der bemanning worden steeds hoogere eischen van kennis en ervaring gesteld op mechanisch en nautisch gebied.

Men zal daarom op den duur moeten afwijken van de vroeger gevolgde werkwijze om ook dit deel der bemanning van een oorlogsschip eerst op den dag der indienststelling of slechts korten tijd daarvoor te doen kennis maken met den bodem, waarop het geroepen wordt zijne veelomvattende en de meest belangrijke diensten te vervullen.

Een eerste schrede op den weg tot verbetering dier oude methode is geweest de detacheering bij de verdere gereedmaking van in aanbouw zijnde moderne oorlogsschepen niet alleen van den daartoe aangewezen commandant en van het aangewezen hoofd der machinekamer, doch ook van den eersten officier, den oudsten machinist en van enkele onderofficieren, die later als detailvoerend onderofficier van de Artillerie en van den Torpedodienst o. a. moesten optreden, benevens van 2 sergeant- of korporaal-stokers naar gelang deze laatste qualiteiten beschikbaar waren.

Gewoonlijk geschiedde het vroegtijdigst de detacheering van het hoofd der machinekamer en slechts veel later, nadat het schip reeds was van stapel geloopen, die van den commandant en die van het andere bovengenoemde personeel naar gelang van de oogenblikkelijke behoefte, b.v. als dit noodig werd voor het toezicht op de opstelling en het onderhoud van het zoo kostbare materiëel der Artillerie en van den Torpedodienst; terwijl ten slotte, als voor den uit honderde verschillende artikelen bestaanden scheepsinventaris voldoende berging en zeevaste plaatsing gevonden en die artikelen ook onderhouden moesten worden, de overige detailvoerende onderofficieren en een Luitenant ter zee 2e klasse bij de gereedmaking van het nieuwe schip werden gedetacheerd. Dit laatste gebeurde één, hoogstens twee maanden

vóór de indienststelling, de andere detacheeringen allen geruimen tijd vóór dien datum.

Op die wijze kon dus een kleine doch belangrijke kern van de bemanning op de hoogte gebracht worden van de waterdichte verdeeling en de algemeene inrichting van den bodem, waarop zij aangewezen was dienst te doen; terwijl voor elken specialen tak van dienst een of meerdere personen de gelegenheid ontvingen hunne vakkennis te vermeerderen door de bestudeering en de beproeving van het nieuwe materieël, hetwelk later aan hunne zorgen en gebruik werd toevertrouwd.

Een daarop volgende verbetering bestond in de opdracht aan den aangewezen eersten officier tot het vervaardigen eener beschrijving van het schip, die zoowel de inwendige waterdichte verdeeling en constructie als de voornaamste aan boord voorkomende inrichtingen omvatte en vergezeld ging van een aantal daarop betrekking hebbende teekeningen.

Hierdoor wordt het voornamelijk aan de niet met het schip bekende officieren, machinisten en onderofficieren, die allen bij aanboordkomst zulk een gedrukte beschrijving met teekeningen ontvangen, mogelijk gemaakt om binnen een niet te langdurig tijdperk zich eene zekere algemeene kennis eigen te maken der verschillende inrichtingen van het schip, voor zoover die hun dienst betreffen. Na een langer verblijf is het daardoor mogelijk om geheel op de hoogte te komen ook in de onderdeelen van die inrichtingen, zoo noodig bij hun doelmatig gebruik en bij voorkomende reparatiën.

Bij den aanbouw der zes pantserdekschepen type „v. d. Wyck" is men volgens boven beschreven wijze te werk gegaan en waarschijnlijk wordt voor de 3 reeds toegestane doch nog in aanbouw zijnde pantserschepen type „Röell" dezelfde weg gevolgd.

Tijdens den aanbouw der 3 pantserschepen type A, de „Piet Hein", de „Kortenaer" en de „Evertsen", is slechts gedeeltelijk die werkwijze gevolgd, de daarbij geplaatste kern bestond uit slechts een 2 of 3-tal personen en eerst een maand of twee maanden vóór de indienststelling werd dit aantal een weinig versterkt; ook is toen niet de opdracht gegeven tot de vervaardiging van de beschrijving dier schepen op de uitvoerige wijze zooals later plaats vond. Bij het pantserdekschip de „Koningin Wilhelmina" en den monitor „Reinier Claeszen", om nu alleen bij onze moderne schepen te blijven, kwam deze aangelegenheid nog niet zoo op den voorgrond.

De schrijver van deze bijdrage werd 3 maanden na het van stapel loopen van Hr. Ms. pantserdekschip „Gelderland" aan de fabriek van scheeps- en werktuigbouw te Fijenoord gedetacheerd bij de verdere gereedmaking van dit schip en was daardoor in de gelegenheid al de onderdeelen van machines, hulpwerktuigen, geschut- en torpedo-batterij en andere artikelen van den scheepsinventaris te zien opstellen en te leeren kennen.

Langzamerhand heeft zich tengevolge dezer plaatsing bij hem de overtuiging gevestigd dat er zoowel van den zeeofficier

MET EEN KERN DER BEMANNING.

Het moderne oorlogsschip bezit behalve de samengestelde hoofdmachines en stoomketels met hunne appendages, stoom-, voeding- en luchtdruk-leidingen nog een aantal hulpwerktuigen van verschillenden aard, waardoor het leiding- en pijpenstelsel in zulk een schip voortdurend uitgebreider en ingewikkelder wordt.

Nu bovendien de inwendige verdeeling van het schip in waterdichte afdeelingen en kleinere compartimenten steeds vermeerdert, de toepassing van electrische installatiën met goede redenen op ruimer schaal plaats vindt en ook de inrichtingen worden gemaakt tot het stoken met nog een andere brandstof dan steenkolen, namelijk met petroleumresidu of astatki, nu kan het niet anders of aan het intellectueele deel der bemanning worden steeds hoogere eischen van kennis en ervaring gesteld op mechanisch en nautisch gebied.

Men zal daarom op den duur moeten afwijken van de vroeger gevolgde werkwijze om ook dit deel der bemanning van een oorlogsschip eerst op den dag der indienststelling of slechts korten tijd daarvoor te doen kennis maken met den bodem, waarop het geroepen wordt zijne veelomvattende en de meest belangrijke diensten te vervullen.

Een eerste schrede op den weg tot verbetering dier oude methode is geweest de detacheering bij de verdere gereedmaking van in aanbouw zijnde moderne oorlogsschepen niet alleen van den daartoe aangewezen commandant en van het aangewezen hoofd der machinekamer, doch ook van den eersten officier, den oudsten machinist en van enkele onderofficieren, die later als detailvoerend onderofficier van de Artillerie en van den Torpedodienst o. a. moesten optreden, benevens van 2 sergeant- of korporaal-stokers naar gelang deze laatste qualiteiten beschikbaar waren.

Gewoonlijk geschiedde het vroegtijdigst de detacheering van het hoofd der machinekamer en slechts veel later, nadat het schip reeds was van stapel geloopen, die van den commandant en die van het andere bovengenoemde personeel naar gelang van de oogenblikkelijke behoefte, b.v. als dit noodig werd voor het toezicht op de opstelling en het onderhoud van het zoo kostbare materiëel der Artillerie en van den Torpedodienst; terwijl ten slotte, als voor den uit honderde verschillende artikelen bestaanden scheepsinventaris voldoende berging en zeevaste plaatsing gevonden en die artikelen ook onderhouden moesten worden, de overige detailvoerende onderofficieren en een Luitenant ter zee 2e klasse bij de gereedmaking van het nieuwe schip werden gedetacheerd. Dit laatste gebeurde één, hoogstens twee maanden

vóór de indienststelling, de andere detacheeringen allen geruimen tijd vóór dien datum.

Op die wijze kon dus een kleine doch belangrijke kern van de bemanning op de hoogte gebracht worden van de waterdichte verdeeling en de algemeene inrichting van den bodem, waarop zij aangewezen was dienst te doen; terwijl voor elken specialen tak van dienst een of meerdere personen de gelegenheid ontvingen hunne vakkennis te vermeerderen door de bestudeering en de beproeving van het nieuwe materiëel, hetwelk later aan hunne zorgen en gebruik werd toevertrouwd.

Een daarop volgende verbetering bestond in de opdracht aan den aangewezen eersten officier tot het vervaardigen eener beschrijving van het schip, die zoowel de inwendige waterdichte verdeeling en constructie als de voornaamste aan boord voorkomende inrichtingen omvatte en vergezeld ging van een aantal daarop betrekking hebbende teekeningen.

Hierdoor wordt het voornamelijk aan de niet met het schip bekende officieren, machinisten en onderofficieren, die allen bij aanboordkomst zulk een gedrukte beschrijving met teekeningen ontvangen, mogelijk gemaakt om binnen een niet te langdurig tijdperk zich eene zekere algemeene kennis eigen te maken der verschillende inrichtingen van het schip, voor zoover die hun dienst betreffen. Na een langer verblijf is het daardoor mogelijk om geheel op de hoogte te komen ook in de onderdeelen van die inrichtingen, zoo noodig bij hun doelmatig gebruik en bij voorkomende reparatiën.

Bij den aanbouw der zes pantserdekschepen type „V. D. WYCK" is men volgens boven beschreven wijze te werk gegaan en waarschijnlijk wordt voor de 3 reeds toegestane doch nog in aanbouw zijnde pantserschepen type „RÖELL" dezelfde weg gevolgd.

Tijdens den aanbouw der 3 pantserschepen type A, de „Piet Hein", de „Kortenaer" en de „Evertsen", is slechts gedeeltelijk die werkwijze gevolgd, de daarbij geplaatste kern bestond uit slechts een 2 of 3-tal personen en eerst een maand of twee maanden vóór de indienststelling werd dit aantal een weinig versterkt; ook is toen niet de opdracht gegeven tot de vervaardiging van de beschrijving dier schepen op de uitvoerige wijze zooals later plaats vond. Bij het pantserdekschip de „Koningin Wilhelmina" en den monitor „Reinier Claeszen", om nu alleen bij onze moderne schepen te blijven, kwam deze aangelegenheid nog niet zoo op den voorgrond.

De schrijver van deze bijdrage werd 3 maanden na het van stapel loopen van Hr. Ms. pantserdekschip „Gelderland" aan de fabriek van scheeps- en werktuigbouw te Fijenoord gedetacheerd bij de verdere gereedmaking van dit schip en was daardoor in de gelegenheid al de onderdeelen van machines, hulpwerktuigen, geschut- en torpedo-batterij en andere artikelen van den scheepsinventaris te zien opstellen en te leeren kennen.

Langzamerhand heeft zich tengevolge dezer plaatsing bij hem de overtuiging gevestigd dat er zoowel van den zeeofficier

als van den machinist en den hoofd-onderofficier niet alleen een uitgebreide en elk voor zijn vak speciale kennis wordt vereischt, doch die kennis ook noodig is op verschillend gebied, in hoofdzaak betreffende de veiligheidsinrichting, de waterdichte verdeeling en de electrische installatiën van het schip, zoodat het bijna niet meer mogelijk is het geheel te overzien en zich eigen te maken zonder vooraf daartoe in de gelegenheid te zijn geweest.

Het is daarom wenschelijk om niet alleen bij den aanbouw van nieuwe schepen een kern van bemanning beschikbaar te hebben, zooals nu reeds geschiedt, maar vooral is dit noodig ook in het tijdperk, dat verloopt tusschen de aflevering en de indienststelling, en ook bij die moderne schepen, welke tengevolge van reparaties van eenigen duur buiten dienst gesteld moeten worden.

Die kern van bemanning kan in het eerste geval bovendien benut worden voor het onderhoud van het schip met zijne talrijke inrichtingen en in het laatste geval die deelen onderhouden, welke niet in de termen vallen gerepareerd te worden en die toch aan boord blijven opgesteld. Men kan veilig aannemen dat de detacheering van een kern der bemanning alleen noodig is op het moderne materiëel met zijne gecompliceerde inrichtingen en dat daarvoor alleen in aanmerking komen de schepen na 1890 van stapel geloopen.

Daar uit den aard der zaak zooveel mogelijk modern materiëel in dienst wordt gehouden, zal de eisch om bij het buiten dienst zijnde materieel een kern der bemanning te bezitten niet te veel officieren, machinisten, onderofficieren en schepelingen kosten.

In den huidigen toestand zouden daarvoor in aanmerking komen, behalve de nieuw aan te bouwen schepen, het pantserschip de „Evertsen" in reparatie te Willemsoord en de pantserdekschepen „Gelderland" en „Utrecht", waarbij deze kern voor een klein deel reeds is geplaatst, benevens de monitor „Reinier Claeszen", die echter spoedig in dienst wordt gesteld.

Men zal mij kunnen opmerken dat het toch bezwaarlijk zou zijn om op een schip als de „Reinier Claeszen", dat b.v. gedurende 4 jaren buiten dienst is geweest, steeds die kern van bemanning beschikbaar te hebben.

Ik zou daarop antwoorden: waarom niet? even goed als men de officieren en manschappen plaatst op de wachtschepen, even goed kan men een deel daarvan aanwijzen als kern van de bemanning van een schip tot dezelfde Directie behoorende, en blijkt het dat die plaatsing van te langen duur zou zijn, dan is er geen reden waarom de overplaatsingen zich ook niet zullen uitstrekken tot hen, die deel uitmaken van een kern der bemanning, mits dit slechts nimmer geschiedt op zulk een wijze dat het kernverband verloren zou gaan en b.v. gelijktijdig het grootste deel van een kern werd verwisseld kort vóór de indienststelling van het schip. Zeker zal zulk een plaatsing ten goede komen aan de speciale kennis der verschillende officieren en die der

overige schepelingen, terwijl de Nederlandsche marine daarmeê wordt gebaat, doordat op die wijze haar personeel in beteren staat van gereedheid wordt gehouden.

Bovendien zullen de algemeene kosten noodig voor het toepassen van dezen maatregel niet te betangrijk zijn en wel geëvenredigd blijken aan het groote nut dat men daarvan kan verwachten.

Om mede te werken dat deze kosten niet opgedreven zullen worden, behoeft het schip met een kern der bemanning niet met al de onderdeelen van zijn inventaris aan boord in staat van bewoning gebracht te worden.

De personen deel uitmakende van zulk een kern kunnen een plaatsing verkrijgen in de rol van het wachtschip der betrokken Directie, waar gezorgd kan worden voor voldoende aanwezigheid van logies, terwijl ook met deze aangelegenheid geheel rekening kan gehouden worden in de toekomst, als de Volksvertegenwoordiging de gelden toestaat voor het bouwen eener marinekazerne te Willemsoord.

Wanneer de nieuwe traktementsregeling der officieren is tot stand gekomen, dan zullen de uitgaven, verbonden aan het toekennen van bepaalde traktementen aan hen, die deel uitmaken van een kern der bemanning, niet behoeven te verschillen met die, welke het gevolg zijn van hetgeen de betrokken personen bij een andere plaatsing zouden genieten.

De eenige meerdere traktementskosten, welke uit zulk een regeling zouden voortspruiten, namelijk dat een zeker aantal officieren, machinisten en onderofficieren minder langen tijd gedwongen non-actief zouden zijn, is m. i. juist een groot voordeel en de plaatsing bij een kern der bemanning veel beter dan het zoo doelloos rondloopen tijdens eene gedwongen non-activiteit of het dienen aan boord van een ouderwetsch wachtschip met geheel andere indeelingen dan die der moderne schepen.

De overige kosten, verbonden aan het nemen van dezen maatregel, zullen voornamelijk afhangen van het gebruik der aan boord aanwezige hulpwerktuigen en het komt mij voor, dat hierop wel een goede en zuinige gebruiksregeling is te maken.

Tijdens de maanden November, December, Januari en Februari was er op Hr. Ms. „Gelderland" tijdens de werkdagen geregeld „stoom op" in een der 12 waterpijpketels met een niet te groot vuur en daardoor spaarzaam kolenverbruik. Een dynamo stond tijdens de werkzaamheden te werk voor de verlichting, de beide sturtevants werden benut voor de verwarming van het schip. Als men daarbij nagaat dat het stoomstoken „met natuurlijken trek" gemakkelijk geschiedde, voor de voeding van den ketel een Weir's pomp werd benut, de hulpcondensor met zijn lucht- en circulatiepomp te werk stond en soms een duplexpomp werd gebruikt voor het lens- en schoonhouden van het scheepsvlak, dan is het dagelijksch kolenverbruik van ± 1600 KG. niet te groot te noemen. Het daarbij dienstdoende personeel bestond uit slechts 4 ervaren werklieden; één voor het stoken,

die tevens toezicht hield op de WEIR's voedingpomp; één belast met de behandeling der dynamo en één voor elken sturtevant, die van den achtersturtevant lette ook op den hulpcondensor met lucht- en circulatiepomp.

Het gebruik dezer hulpwerktuigen was tijdens de wintermaanden noodig ten gerieve der werklieden, die daardoor in staat werden gesteld op een snelle en gemakkelijke wijze in alle deelen van het schip de werkzaamheden te verrichten, tot zijne aftimmering en oplevering benoodigd. Op dezelfde wijze zullen bij een langdurige reparatie van een onzer moderne schepen onder soortgelijke omstandigheden die enkele hulpwerktuigen gebruikt kunnen worden en komt daarom bij de algemeene reparatiekosten-berekening niet in aanmerking het al of niet plaatsen van een kern der bemanning bij zulk een schip, doch kan men de uitgaven, verbonden aan het gebruik dezer hulpwerktuigen, op goeden grond aanmerken als een onderdeel der reparatiekosten van den betrokken bodem. Wel daarentegen zal dit gebruik gedeeltelijk op rekening moeten gebracht worden van de plaatsing van een kern der bemanning, als een hersteld of een nieuw aangebouwd schip voor langer of korter tijd buiten dienst blijft, maar toch ook niet in die mate als men oppervlakkig geneigd zou zijn aan te nemen.

Mij komt het voor dat bij zulke schepen, waarvan de hoofdmachines, de ketels en het grootste deel der hulpwerktuigen altijd in conservatie kunnen blijven, toch gedurende de wintermaanden de verwarmingsinrichtingen moeten worden te werk gesteld en deze slechts gedurende het overige deel van het jaar in conservatie kunnen worden genomen. Maar dit gebruik der verwarmingsinrichtingen zal op deze schepen ook zonder een kern der bemanning toch noodzakelijk blijken om te voorkomen dat de kostbare in conservatie zijnde machines, hulpwerktuigen en electrische installatiën door bevriezing en vochtigheid zouden achteruit gaan of bederven.

Een andere zaak is het gebruik van het electrisch licht, en de daaraan verbonden verbruikskosten kunnen wel degelijk voor een groot deel toegeschreven worden aan de plaatsing van een kern der bemanning bij een schip. Echter zullen zij niet zoo groot zijn en door een oordeelkundig gebruik van het electrisch licht kan men hen ook beperken.

Het electrisch licht namelijk zal evenals de verwarmingsinrichting het meest noodig zijn in de donkere dagen van de najaars- en wintermaanden, wanneer men toch reeds stoom stookt in één ketel ten behoeve der verwarmingsinrichtingen.

Wel zal het stoomverbruik en dus ook het steenkolenverbruik wat grooter worden door de tewerkstelling van een dynamo, doch de kostenvermeerdering zal nu niet in die belangrijke mate stijgen als men alleen voor het gebruik van electrisch licht stoom moest stoken, terwijl hulpwerktuigen als de WEIR's voedingpomp, de hulpcondensor met lucht- en circulatiepomp toch reeds werden benut bij het gebruik maken der

verwarmingsinrichtingen. Bovendien kan een schema gemaakt worden, waarop vermeld wordt welk klein deel der ± 400 lichten, op de „Gelderland" b.v., dan alleen benut mogen worden om daardoor den arbeid der te werk staande dynamo zoo gering mogelijk te doen zijn en tevens tot een besparing te geraken in het verbruik van electrische gloeilampjes.

Zoodra de verwarmingsinrichtingen niet meer noodig zijn, breekt waarschijnlijk ook het tijdstip aan dat men zelfs de electrische verlichting niet behoeft te werk te stellen, maar in dat geval gebruik kan maken van de hulpverlichting met zware minerale olie.

Zoo noodig kan men dan voor onderhoud en beproeving der electrische installatiën b.v. eens in de maand voor eenige uren stoom stoken in één stoomketel en een dynamo te werk stellen.

Op de boven beschreven wijze handelende zullen de kosten, verbonden aan de plaatsing van een kern der bemanning op eenig buiten dienst gesteld modern schip, waarschijnlijk van geringen omvang zijn en daar deze verandering in den beginne zich slechts behoeft uit te strekken tot 2 of 3 schepen, bestaat er alle gelegenheid om in de practijk na te gaan de meest doeltreffende maatregelen, welke kunnen bijdragen tot beperking dier uitgaven, opdat de voorgestelde verbetering niet te kostbaar zou blijken voor 's Lands financiën, als zij in de verre toekomst ook op een grooter aantal moderne schepen werd toegepast.

Bezit b.v. een onzer Marinewerven een krachtige electrische installatie, welke behalve voor de verschillende werfdoeleinden ook nog voldoenden stroom levert voor de verlichting van enkele schepen met een kern der bemanning, dan wordt op die wijze reeds een goedkooper middel tot verlichting enz. aan de hand gedaan.

Kan men door een afzonderlijke stoomleiding naar de betrokken schepen stoom aanvoeren, afkomstig van een daartoe op de werf opgestelden stoomketel, dan kunnen ook al de scheepsstoomketels in conservatie blijven.

Zijn de scheepsstoomketels ingericht tot het stoken met astatki en blijkt het, dat op deze wijze een zindelijker, minder omslachtig en goedkooper middel aan de hand wordt gedaan tot stoom stoken dan nu geschiedt met gebruik van steenkolen, dan kan ook die stookwijze toegepast worden en de kern daarin geoefend worden, zonder dat het schip zelf in dienst behoeft te worden gesteld.

Ten slotte zullen wij eens nagaan wat er voor een kern der bemanning te doen kan zijn op een modern schip, waartoe ik als voorbeeld neem het pantserdekschip Hr. Ms. „Gelderland", waarvan wij veronderstellen dat dit schip na een viertal jaren dienst gedaan te hebben, te Amsterdam of Willemsoord in reparatie komt, of daar buiten dienst wordt gesteld tot het ondergaan van eenige voorzieningen aan schip en machines.

Bij het onderhoud van het schip zou men moeten nagaan het volgende:

1°. den dubbelen bodem schoon maken, op de teekening vermelden wanneer elke cel het laatst is nagezien. Zoo noodig de 106 stuks cellen openen, schoon maken, meniën en cementeeren, daarna de mangaten weder waterdicht verpakken en sluiten. Vooral in de machinekamers en in de munitie-magazijnen zijn de toegangen tot de mangaten der cellen niet gemakkelijk en zal dit nog een tijdroovend werkje blijken.

2°. Het vlak van het schip, de bovenzijde van den dubbelen bodem droog maken, meniën en in orde houden.

3°. Het cellendek schoonmaken, op de teekening eveneens vermelden wanneer elke cel het laatst is nagezien. Zoo noodig de 42 stuks, met mangatdeksels gesloten, cellen openen, schoonmaken en meniën en daarna de mangaten weder waterdicht sluiten, en dat zelfde onderhoud toepassen op de 20 groote cellen, die tot bergplaatsen of victualieruimen zijn ingericht. Het nazien der cellen langs de boorden van het schip gelegen in de hutten, bergplaatsen en verblijven voor en achter met de betimmering van kooien of bakskisten daar boven, is evenmin gemakkelijk en ook tijdroovend, evenals bij die van den dubbelen bodem.

4°. De 18 kolenruimen, naar gelang zij ledig zijn, aanvegen, drooghouden en meniën.

5°. De walengangen op zijde der machinekamers en tunnels, van de achterfankamer en de bergplaats voor electrische behoeften, die op zijde der voormunitiebergplaats van het voorstation en het waterruim schoon en droog houden en zoo noodig meniën.

6°. Het waterruim, de kettingbakken, de victualieruimen onder het pantserdek schoon maken, het eerste cementeeren, de anderen meniën, schilderen en droog houden.

7°. De boegbuiskamer, de munitie-magazijnen en bergplaatsen, de schietkatoenbergplaatsen, het oorlogstorpedomagazijn, de voor- en achtertunnels, de broodkamer, de plunjebergplaats, de bergplaats voor ziekenkost, de stuurkamer en het voorstation en rijstbergplaats alle droog en schoon houden en waar noodig meniën of schilderen.

8°. De beweging van 19 waterdichte deuren, 38 waterdichte luiken, allen onder het pantserdek gelegen, te onderhouden en de caoutchouc-randen tot waterdichte afsluiting na te gaan en zoo noodig te vernieuwen.

9°. De beweging onderhouden van de 3 w.d. luchtschuiven, de 6 w.d. kolenschuiven, de 10 automatische schuiven en de eene handschuif in de ventilatieleiding, de 5 w.d. afwateringsschuiven van de tunnels en achterschietkatoenbergplaats, allen ook onder het pantserdek gelegen.

10°. Van de sub 8 en 9 genoemden, zijn tevens met stangen beweegbaar boven het pantserdek: 6 waterdichte deuren, 3 luchtschuiven, de handschuif in de ventilatieleiding en 6 w.d. kolenschuiven, de 5 afwateringsschuiven met stangen beweegbaar op het achterkoebrugdek en moeten deze bewegingen op tijd nagezien en ook gangbaar worden gehouden.

11°. De 9 afsluiters en de 4 schuifafsluiters van de groote lensleiding ter plaatse in orde houden, doch daar zij bijna alle ook door middel van stangen boven het pantserdek bewogen kunnen worden, ook deze bewegingen onderhouden.

12°. De beweging der 13 afsluiters en der 5 schuifafsluiters van de kleine lensleiding ter plaatse te onderhouden.

Zooals men reeds ziet, is er voor het onderhoud onder en boven het pantserdek al heel wat te doen, doch wij zijn slechts aan het begin der opsomming en daar deze bijdrage te uitgebreid zou worden door alles te behandelen, volsta ik alleen met deze herinnering:

Boven het pantserdek vinden wij nog 45 w.d. deuren, 20 w.d. poorten en 35 w.d. luiken, 8 automatische schuiven en 4 handschuiven. Verder zijn er aan de zoetwaterleiding 12 afsluiters en 25 kranen, aan de zoutwaterleiding 25 afsluiters, waarvan 6 onder het pantserdek en 16 met schroefdoppen, aan de verkoelingsinrichting 17 afsluiters, aan de verwarmingsinrichting 38 afsluiters en 7 reguleerkleppen, behalve de bovengenoemde automatische en handschuiven, aan de hoofdstoomleiding 18 afsluiters, waarvan 12 aan de ketels, aan de kleine stoomtoevoerleiding 124 afsluiters, waarvan eveneens 12 aan de ketels, aan de kleine stoomafvoerleiding 65 afsluiters, aan de hoofdpersvoedingleiding 25 afsluiters, waarvan 12 aan de ketels, aan de hulppersvoedingleiding 23 afsluiters, waarvan 12 aan de ketels, aan de zuigvoedingleiding 9 afsluiters, aan verschillende in- en uitvloeileidingen van en naar buitenboord, 16 buitenboordskleppen.

Al zijn bovendien de hoofdmachines, de stoomketels en de meeste der hulpwerktuigen in toestand van conservatie, dan vorderen zij echter toch ook onderhoud. Evenmin behoef ik er op te wijzen, dat van den scheepsinventaris een groot deel der losse en vaste goederen en dat gedeelte der kostbare geschut- en torpedobatterij, hetwelk aan boord blijft opgesteld, een voortdurend en nauwkeurig onderhoud vereischt.

Het onderhoud der electrische installatiën mag ook niet vergeten worden, een zestal schakelborden met tal van stroomsluiters, veiligheidsverbindingen, stroomwisselaars, ± 400 electrische lampjes met afsluiters en veiligheidskastjes, de electrische stuurtelegraaf en de roerverklikkers, de electrische artillerietelegraaf, de 39 electrische schellen met hunne batterijen van droge elementen, de electrische afvuurinrichtingen der torpedobatterij, de 9 motoren, de 8 aanladers, de 8 munitieliften met hunne hand- en automatische stroomsluiters, al deze zaken

vereischen een zaakkundig onderhoud, waarvoor een personeel benoodigd is ervaren in dezen tak van dienst.

Vraagt men mij nu: moet dit alles onderhouden worden door de kern der bemanning? dan is mijn antwoord op deze vraag: dit zal afhangen van den beschikbaren tijd en van de grootte van de kern.

Wenschelijk is het m. i. dat het werfpersoneel niet alleen voor dit onderhoud zorgt, doch dat dit gezamenlijk met de kern der bemanning geschiedt, omdat de kennis, die het marinepersoneel dan tijdens dit onderhoud opdoet van de samenstellende deelen en de veiligheidsinrichtingen van het schip, later zeer ten bate komt aan het in dienst zijnde en varende schip.

Geschiedt dit onderhoud alleen door werfpersoneel, dan kan dit, mits opgedragen aan speciaal voor elken tak van dienst ervaren werklieden, natuurlijk even goed geschieden, doch de werklieden verlaten het oorlogsschip juist als van hunne opgedane ervaring het grootste voordeel zou kunnen getrokken worden, namelijk bij de indienststelling van den betrokken bodem.

Daar zij allen in meerdere of mindere mate invloed uitoefenen op de veiligheid van de behandeling van het schip, moet men ook weten in welke waterdichte schotten en compartimenten dit aantal deuren, luiken, schuiven, automatische schuiven, afsluiters, kranen en kleppen aan boord van een modern schip zich bevinden, en nu wij weten welk een tal van grootere en kleinere werktuigen het bezit, nu de omvang en de invloed der electrische installatiën voortdurend toenemen, kan men beter overtuigd zijn van het groote nut, ik zou haast zeggen van den onafwijsbaren eisch, om een vaste kern der bemanning te bezitten, die gelegenheid heeft bij te dragen tot het onderhoud en de conservatie van al die inrichtingen, maar daardoor ook *leert* de plaats te vinden, waar elk onderdeel zich in het schip bevindt en op die wijze een algemeen overzicht verkrijgt van zijne veiligheidsinrichtingen en dan ook eerst het snel en het juist gebruik er van *weet* te maken.

Vooral de electrische installatiën der nieuwe schepen kan men goed doen bestudeeren en ook in die richting een bekwamer en meer ondervindingrijk personeel aangekweekt worden.

Men kan mij nog tegenwerpen dat bij elke overplaatsing op een ander modern schip een officier, machinist, onderofficier of andere schepeling voor dezelfde moeilijkheid zal staan als het geval is bij de indienststelling van zulk een schip.

Doch deze meening is m. i. niet juist; wel zal de nieuw aangekomene op een in dienst zijnd schip zich in den beginne veel meer moeten inspannen om van alles op de hoogte te komen, maar rondom zich heeft hij zijn kameraden, die het schip reeds kennen en welke hem bij zijne pogingen behulpzaam zullen zijn.

De aan boord dienende machinisten en onderofficieren kunnen hem hierbij eveneens ter zijde staan en binnen betrekkelijk

veel korter tijd dan hij, die nu eerst met de indienststelling aan boord komt, kan de nieuw aangekomene van welken rang ook, op het in dienst zijnde schip zich geheel inwijden in den werkkring, die hem wacht en de diensten vervullen, die van hem verlangd worden.

De noodzakelijkheid tot het houden van een kern der bemanning treedt bij de Nederlandsche marine ook op den voorgrond, omdat slechts zelden Nederlandsche oorlogsschepen zijn gebouwd, geheel op dezelfde wijze ingericht en uitgerust. Wel wordt op hetzelfde type van schip, vooral in de laatste jaren, zooveel mogelijk daarnaar gestreefd, doch in de werkelijkheid komen, vooral bij het stoomwezen en de electrische installatiën, vele verschillen voor, waardoor de detailkennis voor elk schip een speciaal iets is en het niet voldoende is de oppervlakkige kennis te bezitten van het algemeene type.

Bovendien is het zeer begrijpelijk dat, door toepassing van verschillende verbeteringen, een modern oorlogsschip reeds spoedig in de verschillende details van zijne inrichting verschilt met een voorganger van hetzelfde type, die slechts een paar jaren vroeger is gebouwd.

Zoo is er b.v. in allerlei details der inrichting van Hr. Ms. pantserdekschip „Gelderland" groot verschil met die van Hr. Ms. pantserdekschip „Friesland", beide schepen behoorende tot hetzelfde type, op hetzelfde etablissement van scheeps- en werktuigbouw „Fijenoord" gebouwd; het eerste schip in Februari 1900, het laatste in Februari 1898 afgeleverd.

De geschutbatterij met hare affutage en opstelling, de inrichting van het munitievervoer, de opstelling der torpedobatterij, de inrichting der verwarmingsinrichting, der verkoelingsinrichting, van de zoetwaterleiding en de zoutwaterleiding door het geheele schip, van dynamo's, schakelborden, aanladers, de soort en het aantal der stoomketels, de luchtdrukinrichting om met open stookplaats en toch geforceerden trek te stoomen, de inrichting tot kolenladen, die tot stoken met verschillende brandstof, ja zelfs de gedeeltelijke indeeling van het schip en de verdeeling der waterdichte schotten enz. enz., dit alles is anders ingericht op de „Gelderland" dan op de „Friesland" en, hoop ik, ook verbeterd.

Maar die verbeteringen vergen ook een nieuwe detailkennis van den officier, den machinist, den onderofficier of anderen schepeling, die op de „Gelderland" geplaatst wordt, zelfs al heeft hij reeds eenigen tijd gediend op de „Friesland".

Waar nu die verschillen zich reeds openbaren op twee schepen van hetzelfde type op hetzelfde etablissement gebouwd, doch het eene twee jaar ouder dan het andere, hoe meer zal dit dan nog plaats vinden bij twee oorlogsschepen elk van een verschillend type. Dan is de bestemming, de pantsering, de geschut- en torpedobewapening, de verstrekking van machines, hulpwerktuigen en stoomketels, de indeeling van het schip, van bergplaatsen en kolenruimen, met zijne w. d. deuren, sluizen,

schuiven enz. zelfs verschillend, afgescheiden nog van den aard, de soort en het aantal der benoodigde installaties op electrisch gebied, waarvan ons in de toekomst zeker een vermeerderde toepassing ook op de oorlogsschepen wacht.

Aan die speciale kennis onzer schepen worden voor het personeel onzer marine dus voortdurend hoogere eischen gesteld, waardoor het nut om een kern der bemanning bij een modern buiten dienst gesteld schip te bezitten in de toekomst nog meer op den voorgrond zal treden.

Uit de kern der bemanning kunnen later op het in dienst zijnde schip gekozen worden de manschappen voor de vaste brandweer, aan hen kunnen de gewichtigste posten opgedragen worden in de sluitrol, omdat zij de inrichting en indeeling van het schip hebben geleerd tijdens hunne voorafgaande plaatsing bij die kern. Is zij gewend tijdens de wintermaanden aan een zuinige gebruiksregeling der hulpwerktuigen, b.v. op het gebruik van electrisch licht, der verwarmingsinrichting, van het waterverbruik enz., en heeft zij dit in de practijk leeren beoefenen, dan draagt zij ook bij het in dienst gestelde schip er toe bij dat het kolenverbruik niet grooter wordt dan noodzakelijk is.

Zij kan tevens bij de indienststelling de overige schepelingen zoo spoedig mogelijk inwijden in al de bijzonderheden van het zoo gecompliceerde geheel van het moderne oorlogsschip.

Hoewel het misschien niet gemakkelijk zal zijn om het in deze bijdrage besproken vraagstuk afdoende te regelen, toch moet m. i. bij de Nederlandsche marine op onze moderne buiten dienst gestelde schepen deze weg gevolgd worden, wil men de verbetering van het materiëel der marine gepaard laten gaan met een goede opleiding van haar personeel, opdat dit steeds geschikt en gereed zij voor de diensten, die het moet vervullen op het in dienst zijnde moderne oorlogsschip.

Rotterdam, 23 Februari 1900.

J. M. W. Kuyl.

Naschrift. Deze bijdrage werd niet tijdig genoeg ingediend voor hare opname in de aflevering van het „Marineblad" van Maart j.l. Sedert dien tijd is ook Hr. Ms. „Evertsen" in dienst gesteld.

De Schrijver.

UIT DEN KRIJGSRAAD.

VONNISSEN.

Oud 29 jaren, geboren in den Haag.

Beklaagde was met verlof en meldde zich 10 dagen daarna vrijwillig op zijn schip aan. Duidelijk bleek het hier, dat de delinquent in de war was met de verschillende ingewikkelde bepalingen, die op desertie van toepassing zijn. Hij had gemeend dat hij nog disciplinair gestraft zou worden, indien slechts de termijn van achterblijven het tijdperk van 14 dagen niet overschreed. De krijgsraad nam in de overwegingen van het vonnis op, dat de gedetineerde reeds vele malen gestraft was voor te laat komen van passagieren en achterblijven van verlof. Tot nu toe was hij steeds door de mazen van het net heengekomen, doch deze buitengewoon listige voorschriften hadden hem, oude rot, die reeds 15 jaren dienst had en een soort van scheepsadvocaat was geworden, ten langen laatste in hun scherpzinnigheden gevangen. Dit wilde wat zeggen, als men weet dat ook in het vonnis was opgenomen dat de zaak, waarvoor hij terecht stond, niet als een op zich zelf staand feit beschouwd moest worden, doch meer een herhaling was van zijn zucht om zich aan den dienst te onttrekken, hierbij zorg dragende juist buiten de competentie van den krijgsraad te blijven.

Matr. 1e kl. . . . . . .
„Desertie" (1e maal).
Gestraft met:
4 mnd. mil. gev.straf.

Oud 19 en 17 jaren, geboren beiden te Rotterdam.

Zij dienden a/b. Hr. Ms. „Zeeland" en passagier zijnde gingen zij zonder vergunning naar Rotterdam en verkochten van te voren bijna hun geheele uitrusting ten einde aan geld te komen, om per particuliere gelegenheid naar Antwerpen te gaan. Daar hoopten zij een boot te vinden, waarop zij zich konden laten aanmonsteren voor een oversteek naar Buenos-Ayres. Het was

Twee matr. 3e kl.
. . . . . . en . . . . . .
„het maken van
„complot of afspraak
„tot desertie tusschen
„twee of meer schepelingen in tijd van
„vrede, welke desertie
„werkelijk is gevolgd".
Ieder gestraft met:
6 mnd. mil. gev.straf.

hun wil 's lands dienst voor goed te verlaten, doch ter juister tijd werden zij in de volvoering van hun plan verhinderd door hun arrestatie op de boot, die hen van Rotterdam naar Antwerpen zou brengen. De uniform was reeds verwisseld met burgerkleeding.

De één beweerde een tegenzin gekregen te hebben in het militair gareel, van den ander was de handeling slechts een spontane uiting van wrevel geweest. Deze was meer overgehaald door zijn vriend.

Waarschijnlijk gevoelden zij meer neiging tot het bewerken van den grond dan wel tot het beploegen der zee. Indien de straf voorbij is, zullen beiden wel van oordeel zijn dat het op zee beter is dan op het land.

Lichtmatroos. . . .
„desertie" (2e maal)
Gestraft met:
Één jaar mil. gev.st[r...]
met 5 jaar ontzeggi[ng]
enz.

Oud 17 jaren, klein en bleek met flinke oogen in zijn hoofd. Hij was ook door zijn commandanten beoordeeld zeer bevattelijk te zijn.

Beklaagde was passagier geweest en moest wegens zijn jeugdigen leeftijd om 10u a/b. terug zijn. Dien nacht bleef hij aan den wal en ging den volgenden dag naar den Haag, waar hij ongeveer een maand later gearresteerd werd. Hij wist echter den daaropvolgenden dag te ontsnappen en meldde zich 24u later in de Oranjekazerne aan. Het ventje was op het laatst van Sept. j.l. uit de gevangenis ontslagen, waar hij wegens een veroordeeling voor desertie voor den tijd van 4 maanden gezeten had.

Na zijn ontslag had hij zich echter bij voortduring zoo slecht gedragen, dat hij eindelijk in de strafklasse was geplaatst geworden. Reden om desertie te plegen bestond er niet, hij had over niets of niemand te klagen, doch hij had nu eens een tijdje vrij willen zijn.

De krijgsraad oordeelde dat, hoewel de beklaagde nog zeer jong was en de mogelijkheid zou kunnen bestaan dat deze persoon in het militaire gareel te brengen zou zijn, het oorlogsschip echter geen verbeterhuis kan en mag zijn. Die kleine maatschappij op zich zelf ondervindt te veel

invloed van een schadelijk element, dan dat men verantwoord zou zijn, uit een oogpunt van proefneming, de vele zwakke karakters aan die samenleving met slechte individuen te wagen.

Oud 20 jaar. Een lange, stevige, goedige jongen, doch als zeer dom gequalificeerd. Onlangs van marinier 3e klasse overgegaan tot stoker. Volgens zijn bewering werd hij veel geplaagd door de andere stokers, omdat hij marinier was geweest. Vele aardigheden werden onder elkaar op hem gedebiteerd, doch wat hem het meest gehinderd had was het gezegde van één zijner kameraden „dat de mariniers zwamjassen met stalen punten" als uniformstuk zouden krijgen. Volgens zijn directe superieuren was dit plagen meer uit aardigheid dan wel om hem te kwetsen en had de delinquent zich hierover nooit beklaagd. Op den bewusten dag verkoos hij echter niet in een ketel te gaan om dezen schoon te maken, hetgeen eenvoudig een gewoon stokerswerk is. Bedaard en rustig werd deze weigering om dien stokersplicht te vervullen te kennen gegeven, en hoewel de order door verschillende superieuren met nadruk werd gegeven, iederen keer voorafgegaan door een waarschuwing voor de gevolgen eener weigering, mocht niets baten. Hij verklaarde liever in dienst te willen blijven, want hij had geen ouders meer en hij zou niet weten hoe anders aan den kost te komen of waar hij een dak zou vinden. Hij werd door zijn superieuren goed behandeld, had geen reden zich verder over iets te beklagen, alleen was hij toen „baloorig" geweest. Zijn superieuren zeiden dat hij anders zeer gewillig was.

Stoker 2e kl. . . . . . „uitdrukkelijk weigeren en opzettelijk nalaten enz."
Gestraft met:
6 mnd. mil. gev.straf.

Beklaagde, oud 20 jaren. Een ontevreden norsch uiterlijk met een korte ineengedrongen gestalte, de geheele uitdrukking van het gelaat een karakter te kennen gevende, waarmee weinig te werken viel. Op strafdienst had hij opzettelijk geweigerd en nagelaten de order van „links om" uit te voeren, hoewel deze order meermalen herhaald was geworden, ook in tegenwoordig-

Marinier 3e kl. . . . . „opzettelijk nalaten de door zijn superieur gegeven order na te komen."
Gestraft met:
2 mnd. mil. gev.straf.

heid van den off. der wacht. Hij was uit zijn humeur geraakt en driftig geworden, omdat hij een gegronde aanmerking had ontvangen van den korporaal, dat hij vuil op zijn plunjes was.

Wel was hem de gelegenheid gegeven om zijn eerste weigering te herroepen, doch hij was niet op humane wijze op de gevolgen gewezen van deze pertinente dienstweigering.

Zou de krijgsraad dit soms in aanmerking genomen hebben bij de bepaling der straf?

En zou een dergelijke humane behandeling, waarop de autoriteiten zeker gesteld zijn, op *dit* individu een gunstigen invloed gehad hebben?

Beklaagde, oud 15 jaar, een tenger zwak ventje, die den indruk maakt alsof hij een borstlijder is. Ontevreden gelaatsuitdrukking. Was drie maanden geleden uit de gev. ontslagen, waar hij voor dienstweigering voor den tijd van 6 weken had gelogeerd. Bij die gelegenheid had hij geen zeuntjesdienst willen verrichten en het scheen dat deze onwil nog niet gewijzigd was door de reeds ondergane straf. Als zeuntje moest hij de schaftblikjes van zijn bak schoon maken, doch gevolg gevende aan een opgekomen onwil om dit werk te doen, smeet hij 14 schaftblikjes het patrijspoortje uit in zee.

Hij wist niet dat hij voor deze handeling voor den krijgsraad kon komen, anders had hij het niet gedaan, dit was zijn excuus.

Jongen . . . .
„opzettelijk en wed
rechtelijk wegmal
van eenig goed,
geheel of ten deele
een ander toebehoo
gepleegd door een k
beneden den leef
van 16 jaar, doch
oordeel des on
scheids".

Gestraft met:
3 mnd. gev.straf.

Beklaagden, oud 20 en 18 jaar, beiden een fatsoenlijk voorkomen. Zij waren samen gaan passagieren en hadden hier en daar een borrel gedronken. De centen waren op en zij kwamen overeen in een tapperij den kastelein „achterover te drukken voor een flesch jenever", waaronder zij verstonden hem listig een bout jenever te ontfutselen. Een van hen borg de flesch onder zijn jas en zij zouden deze in een café gaan opdrinken. Zij hadden echter buiten den waard, hier de politie, gerekend, want nauwelijks in het café gekomen, waar

Twee mariniers
kl. . . . . .

Wegens „diefsta
vereeniging geplee

Ieder gestraft m
1 maand gev.straf

de flesch voorloopig onder tafel werd neergezet, verscheen er een dienaar van den heiligen Hermandad, die èn flesch èn landsverdedigers inrekende. De krijgsraad hield rekening met het goede gedrag en de jeugd der beklaagden, overwoog dat zij onder den invloed van sterken drank gehandeld hadden en dat de inhoud der flesch nog niet was aangesproken geworden.

Beklaagde, oud 33 jaar. Een som van ongeveer f 100.— die hem gegeven was om rekeningen te betalen, zich opzettelijk en wederrechtelijk toegeëigend, door deze gelden ten eigen bate aan te wenden voor zijn huishouding. Hij had gerekend deze som terug te kunnen betalen, indien hij een erfenis in handen kreeg, waarop hij wachtende was. Eenige leveranciers had hij verzocht de rekening op zijn naam over te schrijven, wel begrijpende dat hier het zwaartepunt lag.

Deze som van f 100.— was zoo langzamerhand door hem ingepalmd. Zijn gedrag was reeds lang niet zuiver, de laatste jaren had hij meermalen geknoeid. Zijn levensstandaard was te hoog en in verschillende café's maakte hij te groote verteringen. Het was wederom het oude liedje dat men de tering niet naar de nering gezet had, hetgeen den man van kwaad tot erger deed vervallen. De krijgsraad overwoog dat het een noodzakelijkheid was om voorschotgelden aan den hofmeester af te dragen voor de gamelle en dat er wel verschillende malen verduistering door hem gepleegd was, doch zonder eenig verband tot elkaâr.

De 2e verduistering had betrekking op gelden van de wijntoco, waarmede de hofmeester niet uithoofde van zijn beroep iets te maken moet hebben.

Veel vroeger had beklaagde een zeer goed gedrag en de omstandigheid dat hij reeds jaren gecontribueerd had aan het pensioenfonds van dek- en onderofficieren voor zich en zijn gezin, doch waarvan de gestorte gelden verloren zouden zijn en zijn gezin dus later geen aanspraak zou hebben op eenige toelage, indien beklaagde met „ont-

Serg. hofm. . . . . . .
wegens:

1°. verduistering van gelden die hij uit hoofde van zijn beroep onder zich had; en

2°. verduistering.

gestraft met:
1 jaar gev.straf.

zegging" gestraft werd, deed den krijgsraad blijkbaar besluiten deze ontzegging niet uit te spreken. De vaan der humaniteit werd wederom hoog gehouden, ofschoon een ieder wel zal begrepen hebben, dat na verloop van dezen straftijd beklaagde onmogelijk aan boord in een positie van vertrouwen kon dienen. De voorschriften geven echter gelegenheid zulk een persoon zijn positie van vertrouwen te ontnemen, zonder dat hiertoe verwijdering uit den dienst noodzakelijk is.

Opmerkelijk is het dat in den laatsten tijd zoovele stokers voor den krijgsraad terecht stonden, hetzij voor dienstweigering hetzij voor desertie. Uit deze verschillende zaken bleek dat zoogenaamde „baloorigheid" hiervan de reden was. Deze baloorigheid scheen ontstaan te zijn door teleurstelling over de verandering van beroep, waartoe zij uit vrijen wil waren overgegaan. De meesten dezer delinquenten hadden n.l. als marinier overgeteekend voor stoker. De groote voordeelen die aan dit laatste beroep verbonden zijn boven het eerste, zijn alleen voor hem duidelijk, die iets verder ziet dan zijn neus lang is. Men kan toch bekwaamd worden in het smids- en koperslagersvak en kan in staat zijn om na eindiging van diensttijd als bekwaam werkman in het particuliere leven terug te keeren met een aardige afrekening, terwijl men in zijn diensttijd veel gezien en ondervonden heeft, dat zijn rente op kan brengen in het particuliere. De meesten van deze nog jeugdige schepelingen zien in de verandering hunner carrière alleen de onmiddellijke financieele verbetering en stellen zich gouden bergen hiervan voor. Ontegenzeggelijk worden de stokers zeer goed betaald en is hun toekomst zeer mooi, ze vormen een corps dat ongetwijfeld nog vooruit zal gaan. Alle begin is echter moeielijk en vooral het stoken en andere diensten door hen in het benedenschip verricht, zijn dikwerf verre van aangenaam, bovendien eischen deze diensten veel meer van hun gestel en laten minder boot afhouden toe dan dit in hun vorige positie het geval was. Men dient echter door dit minder aangename heen te bijten om de smakelijke kern te proeven.

De jonge man die in dienst komt als marinier krijgt zijn handgeld en wordt op zijn boekje belast met de waarde eener complete uitrusting à ± f 60.—. Indien deze nu overgaat als stoker, ontvangt hij slechts f 12.— handgeld voor ieder jaar dat hem nog overblijft te dienen, zoodat hij op zijn nieuwe zakboekje van stoker belast wordt met het handgeld dat hij te veel genoten heeft (want het geld voor marinier ontvangen moet hij nu terugbetalen), à ± f 160.— en met ongeveer de helft der oorspronkelijke waarde van zijn mariniers-uitrusting.

De geheele schuld waarmee hij overgaat is dus ± f 190.—.

Nu moet hij nog een complete stokersuitrusting hebben, waardoor zijn boekje belast wordt met ± f 110.— meer. De nieuwe stoker 2e klasse heeft dus aan het Rijk een schuld van f 300.—. Zijn nieuwe gage als stoker bedraagt f 20.— per maand, doch hij krijgt hiervan slechts f 10.— in handen en het overige dient tot schulddelging. Wanneer hij nu niet gestraft is geweest en hem dus het volle bedrag dezer f 10.— is uitbetaald geworden, is hij financiëel toch in beter conditie dan hij zelfs als marinier 1e klasse zou geweest zijn. Het saldo schuld van f 300 is echter geen bagatel voor een stoker en wij vermeenen, dat het overweging zou verdienen om deze soort van stokers, zoodra dit met hun bekwaamheid eenigszins is overeen te brengen, in de gelegenheid te stellen naar Indië te gaan, ten einde eerder uit de schuld te geraken. Voor het meerendeel der menschen is het toch niet aangenaam het vooruitzicht te hebben gedurende langen tijd in de schuld te zitten, ook stokers schijnen hiervoor niet onverschillig te zijn.

Het vonnis over den Serg.-hofmeester gewezen geeft ons aanleiding om verschillende gamelle-toestanden nader te beschouwen.

Onze aandacht wordt reeds dadelijk gevestigd op de omstandigheid dat de delinquent (volgens personen die met hem gediend hebben) reeds jaren knoeide, zonder dat hiertegen afdoende maatregelen waren genomen. Een persoon, die in den dienst van hofmeester geen vertrouwen verdient, behoort een andere richting aan boord aangewezen te worden. Uit een oogpunt van humaniteit ziet men veelal feiten door de vingers, die duidelijk aantoonen dat de delinquent ongeschikt is voor die betrekking. Men doet o. i. verkeerd om maar te probeeren en nog eens te probeeren. Een verstandig toegepaste humaniteit eischt juist, dat men misdrijven tracht te voorkomen en daartoe behooren de manschappen in die richting gestuurd te worden, welke het meest met hun karakter en aanleg overeenkomt. Het zijn sterke beenen, die de weelde kunnen dragen en hofmeesters moeten op sterke beenen staan. Een schip waar men een hofmeester tot in het minutieuse kan controleeren is een zeldzaamheid. Toch kan men met eenigen goeden wil een alleszins voldoende contrôle uitoefenen. Hiertoe is het echter noodzakelijk dat de gamelle-chef dezen dienst verricht zooals hij iederen anderen dienst behoort te verrichten, die hem officiëel is opgedragen. Het bekleeden van het chefschap is de vervulling van een plicht en nog wel een plicht, waarbij financiëele en moreele verantwoordelijkheid gemoeid zijn. De laatste omvat veel, omdat het een oude waarheid is, dat de tafel een voorname factor is van het humeur. Wordt de hofmeester voortdurend gecontroleerd, dan zal de kans dat deze uit het spoor loopt gering zijn, doch mocht dit het geval zijn, dan handhave

men hem niet langer in zijn functie. De poes moet men niet bij de melk zetten, de verleiding is te groot. Zoo ook moet deze positie van vertrouwen niet langer bekleed worden door iemand, waarvan het gebleken is, dat hij te zwak van karakter was om aan deze verleidingen weerstand te bieden. Een ziekelijk kassian-systeem brengt veel kwaad voort.

Eigenaardig is het, dat bij vele gamellen de post „dagelijksche uitgaven" steeds zeer hoog is. Deze post is moeielijk te controleeren en eischt bovendien, dat men den hofmeester voortdurend gelden in handen geeft. Deze gelden vertegenwoordigen soms een hoog bedrag en het is niet te verwonderen, dat zij iemand, die ongewoon is met groote sommen om te gaan, in de verleiding brengen deze ten eigen bate aan te wenden. Indien men alle artikelen zooveel mogelijk op boekjes bij den leverancier neemt, is dit *zeker* te verkiezen. Toch is dit laatste geen afdoend middel, want ook bij deze rechtszaak bleek het wederom zonneklaar, dat het knoeien tusschen hofmeesters en leveranciers maar al te dikwijls plaats heeft. De hofmeesters eischen (of het wordt hun aangeboden) een zeker procent van het verbruik en de leverancier, die gaarne aan de schepen levert, stemt hierin toe. Hij zorgt echter wel, dat zijn verdienste er niet door vermindert en slaat dus de prijzen op. Hofmeester en leverancier zijn nu beiden erbij geïnteresseerd, dat het verbruik groot is, vandaar geen contrôle van den eerste op de hoeveelheid der ontvangen artikelen en een laisser-aller wat het verbruik betreft. Een groot voordeel voor de gamelle is het bestaan der Winkelvereeniging van Eigen Hulp. Men kan hierbij verzekerd zijn, dat er geen onderlinge afspraken bestaan tusschen hofmeester en leverancier. Worden de prijzen dan door de Winkelvereeniging zelve ingevuld, dan is de contrôle van den chef tot een minimum teruggebracht. Het verdient overweging om een hofmeester een premie uit te betalen, indien deze minder dan het gamelle-geld verbruikt heeft, het wordt dan zijn rechtstreeksch voordeel zich op zuinigheid toe te leggen. De meeste leveranciers zijn steeds buitengewoon welwillend voor de hofmeesters. Zij staan doorgaans gereed om hen aan de toonbank een borrel te schenken of een sigaar aan te bieden, verschuiven contante betaling en stijven vele personen in hun zucht om meer uit te geven, dan zij verantwoorden kunnen.

De klacht van dezen delinquent, dat de winkeliers eigenlijk de schuld waren, dat zij, hofmeesters, op den verkeerden weg geraakten, is om deze reden niet zoo geheel uit de lucht gegrepen.

Het verdient o. i. ook aanbeveling, dat zoo dit eenigszins mogelijk is, de rekeningen persoonlijk door den gamelle-chef betaald worden.

Veel moeite veroorzaakt dit niet, daar men den leverancier kan verzoeken hiertoe aan boord te komen.

Mocht men op het einde van de maand de rekeningen door den hofmeester laten betalen, zoo zorge men dezen nooit

groote sommen in eens mede te geven en vooral dadelijk een quitantie te eischen. Reeds meermalen gaf dit betalen der rekeningen aanleiding tot fraude.

Aangezien het chef zijn door de meeste officieren als een groot koopje wordt beschouwd, bestaat in sommige longrooms wel de gewoonte om iemand, die als chef goed voldoet en niet zoo zeer tegen die positie opziet, langer dan een maand deze functie te doen waarnemen. Dit moet o. i. in principe worden afgekeurd. Alleen de gemakzucht der leden van de tafel heeft dit misbruik in het leven geroepen. Wij achten het zeer goed, indien het gamelle-beheer iedere maand verwisseld wordt (ingevolge de voorschriften). Contrôle moet bestaan op alles en zeker op iedereen, die financiëele verantwoordelijkheid draagt. Het laten rondgaan van de balans aan tafel is meestal een wassen neus. Nieuwe bezems vegen schoon, de eene chef let meer speciaal op dit, een ander op dat en op die wijze blijft de wagen in het rechte spoor gaan.

De meeste lezers van het Marineblad zullen wel bij ondervinding weten dat het gedurende verscheidene maanden achtereen aanblijven van gamelle-chefs meermalen aanleiding gaf tot minder gewenschte toestanden.

Een zaak van belang, welke aan den hofmeesterswerkkring verbonden is, bestaat in het houden van een particuliere toko voor de officieren. Wij hebben wel bijgewoond dat er abuizen gemaakt werden in deze rekeningen. Men kan dit voorkomen door de bepaling aan boord te maken dat na iederen avondmaaltijd de hofmeester met zijn particulier boekje rondgaat om het verbruik op dien dag door de leden te doen parafeeren, evenals dit bij het wijnboekje plaats vindt.

De vele gevallen van fraude door hofmeesters gepleegd, die in den laatsten tijd aan het licht kwamen, noopten ons het een en ander over het gamelle-beheer in het midden te brengen.

Het gemis aan voldoende contrôle op de hofmeesters spruit dikwijls meer voort uit gemakzucht der chefs de gamelle dan wel uit onbegrensd vertrouwen in de integriteit der titularissen.

De ondervinding hierover opgedaan heeft onze oogen op dit punt geopend.

Bij een oordeelkundige contrôle, die nog volstrekt niet behoeft te kwetsen, zullen de hofmeesters ongetwijfeld minder uit hun roer loopen.

VERITAS.

3 April 1900.

DE REIS VAN HET AMERIKAANSCHE OORLOGS-SCHIP „OREGON",

VAN SAN-FRANCISCO NAAR ADMIRAAL SAMPSON'S ESKADER, DOOR DEN LUITENANT TER ZEE E. W. EBERLE, U. S. N.

(Vertaald uit „The Century Illustrated Monthly Magazine").

Het slagschip „Oregon" was bezig met verhalen uit het droge dok van het Marine-établissement te Puget Sound op den 16den Februari 1898, toen wij het ontzettende bericht ontvingen van de vernieling van de „Maine" in de haven van Havana. Gedurende eenigen tijd schenen de officieren en bemanning met afgrijzen vervuld, terwijl zij in groepjes hier en daar de ramp bespraken en de namen noemden van vrienden en kameraden, die aan boord van het ongelukkige schip dienden. Maar het gevoel van afschuw maakte spoedig plaats voor een verlangen naar een gelegenheid om onze kameraden te wreken. Het was een felicitatie waard, dat, wat er ook gebeuren mocht, de „Oregon" in uitmuntenden staat verkeerde, hare kimkielen waren aangebracht en zij klaar was met den meesten spoed naar alle deelen van de wereld te vertrekken.

Spoedig waren wij op weg langs de kust naar San-Francisco, waar wij order ontvingen om oogenblikkelijk klarigheid te maken voor een langen kruistocht. Hier kwam Captain CHARLES E. CLARK aan boord en nam het bevel op zich. Ieder verheugde zich in het vooruitzicht òf naar Cuba òf naar Manilla te gaan en onze bemanning werkte dag en nacht, zestien honderd ton kolen ladende, vijf honderd ton ammunitie en levensmiddelen voor zes maanden. In den vroegen morgen van den 19en Maart 1898, na den geheelen nacht gewerkt te hebben, verliet de „Oregon" statig de haven van San-Francisco, waar zij van stapel geloopen en gedoopt was, om een kruistocht aan te vangen, welke in de moderne geschiedenis van het zeewezen beroemd is geworden. Het schip lag diep, bijna twaalf duizend ton water verplaatsende; maar het scheen bezield te zijn met dezelfde geestdrift en ijver, die de harten van onze mannen vervulden, toen het de vierduizend mijl lange reis naar zijn eerste haven, Callao, Peru, begon met een flinke vaart welke het gedurende zestien dagen behield.

Zoo spoedig alles bekwaam voor het werk was, begonnen de exercities batterij en alarmrol, 's morgens, 's middags en 's avonds. Gewone dienst en inspectie werden achterwege gelaten en dagelijks wierp het schip de een of andere vermomming van zich af, die aan vrede herinnerde en kreeg allengs het aanzien van wat het moest zijn, een slagschip. Na de hoeken van de

San-Francisco-baai gerond te hebben, werd koers om de Zuid gezet en begon onze lange reis. Het weer werd spoedig zeer warm en wij waren werkelijk „sailing through summer seas", of juister uitgedrukt „through torrid seas." Ieder leed veel door de buitengewone hitte en we waren verplicht ons verblijf beneden op te geven om aan dek verkoeling te zoeken. De thermometerstand varieerde van 95° tot 150°, naar gelang van het deel van het schip.

Niets merkwaardigs viel voor tot wij den equator bereikten, waar wij een bezoek ontvingen van Zijne Majesteit Koning NEPTUNUS, heerscher van de zeeën. We hadden vele landslieden aan boord, die nooit 's konings domeinen betreden hadden en den dag, dat wij de linie passeerden, werd niet geëxerceerd, ten einde Koning NEPTUNUS en zijn hof de hun toekomende hulde te brengen bij aanboordkomst, met groote plechtigheid, tot het vervormen van onze landrotten in zonen van de zee. Den volgenden dag trad de oorlogstoestand weder in en werden de exercitiën hervat, om niet meer gedurende de reis afgebroken te worden.

In den vroegen morgen van den zestienden dag ankerden wij in de haven van Callao en vonden onze kolenschuiten wachtende op ons, tegelijk met de order zoo spoedig mogelijk de reis te vervolgen. We waren zeer verlangend naar oorlogsnieuws en hoorden dat er weinig verandering in den toestand gekomen was sints ons vertrek van San Francisco; onze betrekkingen met Spanje waren nog zeer gespannen. In de hoop en het vertrouwen, dat wij door zouden gaan rond Kaap Hoorn, begonnen onze mannen de onaangename taak van kolen laden met een licht hart en vroolijk gezang. De steenkool vloog over, dag en nacht, en na vijftig uur hadden wij elf honderd ton geladen; in 't geheel hadden we toen zeventienhonderd ton in.

De Peruvianen waren inderdaad zeer vriendschappelijk; maar daar wij vernomen hadden, dat leden van de Spaansche kolonie in Lima bedreigingen tegen het schip hadden gedaan, namen wij maatregelen om een aanval of verrassing te voorkomen. Alle schildwachten en uitkijken werden verdubbeld en voorzien van ammunitie; de stoomsloepen werden bewapend en 's nachts op brandwacht uitgezonden rond het schip, met order elke boot aan te houden, die het schip binnen vijfhonderd meters wilde naderen en zoo noodig te vuren of te rammen. De zoeklichten en zesponders werden klaar gehouden voor onmiddellijk gebruik. Ofschoon de oorlog nog niet verklaard was, wilden wij geen risico loopen. Deze maatregelen werden genomen in elke haven en bij onze aankomst te Callao begon de staat van oorlog voor het schip. Te Callao werden geheime orders ontvangen van Washington en alleen de commandant wist omtrent onze toekomstige bewegingen. In de haven ontvingen wij waarschuwing voor de tegenwoordigheid nabij de Atlantische kust van Zuid-Amerika van den Spaanschen torpedojager „Temerario", en de Peruviaansche nieuwsbladen wa-

ren vol van de verschrikkelijke dingen, die van haar in Straat Magellan verwacht werden. Ofschoon de „Temerario" het schrikwekkende spook was in menig telegram en wij voortdurend op den uitkijk waren, veroorzaakte zij ons weinig ongerustheid, daar wij er op voorbereid waren haar een warme ontvangst te bezorgen.

In den morgen van den 7^{en} April, na vijftig uur oponthoud te Callao — uren van onafgebroken hard en warm werk — ging de „Oregon" weder onder stoom. Om een of andere reden hadden vele menschen te Callao met veel belangstelling gevraagd naar den tijd van vertrek en plaats van bestemming; maar wij hadden beleefd geantwoord dat wij het niet wisten. Vreemd genoeg, juist toen we klaar waren te vertrekken, kwam een dikke mist opzetten en we lichtten stil het anker en vertrokken naar zee. Bij het opklaren van den mist en de „Oregon" niet meer ziende, zullen de menschen, die zoo gaarne wat van onze bewegingen hadden willen weten, ons ongetwijfeld beticht hebben van een echte „Yankee streek" door zoo onder bescherming van den mist weg te sluipen, aldus onze route verbergende.

Op weg van Callao naar Straat Magellan konden wij slecht weer verwachten en zoo waar, nauwelijks waren wij in volle zee, of we hadden wind en zee op den kop, wat de geheele reis aanhield, in kracht toenemende bij het naderen van de Patagonische kust, waar de golven lang en tamelijk hoog werden. Niettemin bleef het schip een vaart van twaalf tot dertien en een halve mijl behouden en hield zich flink, ofschoon het nu en dan veel water overnam. De exercities werden evenwel voor het weer nooit afgebroken. Gedurende dezen tocht oefende de bemanning van het geschut zich dagelijks in schijfschieten met klein-kaliber en handwapens. Op den 16^{en} April liepen we weg voor een tamelijk hevigen storm met dik, regenachtig weer, trachtende den ingang van Straat Magellan binnen te loopen; en het was een uitkomst, toen we tegen den middag, mist en regen een weinig opklarende, zicht kregen van de Evangelistas en Kaap Pillar. Wij maakten volle kracht om vóór donker een ankerplaats te halen bij het eiland Tamar; doch daar de storm heviger werd, kwamen we daar pas aan na het vallen van den avond. Bijgevolg konden wij niet de ankerplaats bereiken binnenwaarts tusschen de menigte riffen en waren wij verplicht buiten te ankeren in vijf en vijftig vadem water. Dat was een woeste en stormachtige nacht — een zorgvolle nacht voor de wachtdoenden; doch met twee ankers in den grond en de machines klaar voor onmiddellijk gebruik, reden we een van de zwaarste stormen af, die we langs die stormachtige kust ondervonden hadden. De wind blies met de kracht van een orkaan, de regen viel in stroomen neer; inderdaad, het was een van die nachten vol beproeving voor den zeeman; maar ons goed schip hield zich flink, alsof het bewust was dat het zijn land nog menigen goeden dienst had te bewijzen. Bij vroeg daglicht stoomde

het schip al weer volle kracht door Straat Magellan, om Punta Arenas vóór donker te bereiken. We waren nu in het vaarwater waar de „Temerario" verwacht kon worden. Alle stukken werden geladen en bemand en vele uitkijken werden geplaatst „alow and aloft", om een wakend oog te houden op rook en Spaansche torpedobooten, verborgen achter hoeken van het land. De nauwe, kronkelende vaarwaters van Straat Magellan bieden uitstekende gelegenheid voor het werk van torpedobooten, hen in staat stellende rustig achter een of anderen landhoek te gaan liggen, uit hun schuilplaats te voorschijn te schieten en een torpedo op een passeerend schip te lanceeren. Alle mogelijke voorzorgen tegen verrassing werden genomen en onze snelvuurkanonnen waren klaar om torpedobooten een warmen groet te brengen. Wij hielden zooveel mogelijk middenvaarwaters en vermeden de inhammen. Zoo een verdacht vaartuig in de open straat op een veiligen afstand in 't zicht mocht komen, was ons plan om uit te houden en het voldoende waarschuwing te geven door het hijschen van het internationale sein: „De uitzichten zijn dreigende; wees op uwe hoede. Kom niet nader bij, gij loopt gevaar." Indien het vaartuig toch mocht naderen na deze waarschuwing en nadat wij uitgehouden hadden, was de order te vuren en het in den grond te boren. Geen schip werd evenwel gezien, dat de reis van de „Oregon" door Straat Magellan stoorde. Het was inderdaad een merkwaardig staaltje van snelheid voor een slagschip om elf uur lang een vaart van vijftien en een halve mijl te behouden, met verhoogde trekking en dit met het gewone stokerspersoneel, na een ruwen overtocht van 2600 mijlen van Callao, terwijl de proeftochtsnelheid slechts vijftien mijl was vier uur lang met geforceerde trekking onder de gunstigste omstandigheden. Zelfs met de grootste vaart ooit in Straat Magellan bereikt, konden wij Punta Arenas niet vóór donker halen en we kwamen op de reede met het schip klaar voor gevecht, met vier zoeklichten een nauwkeurig onderzoek doende naar de „Temerario" of andere Spaansche schepen. Op het oogenblik dat het anker viel, werden de stoomsloepen te water gelaten en spoedig daarna waren deze op brandwacht rond het schip om naderende booten te visiteeren die door onze zoeklichten ontdekt waren. De havenmeester kwam aan boord en was zeer gerustgesteld een onverwacht Amerikaansch oorlogsschip te vinden; want, zooals hij ons vertelde, de geheele bevolking was ontzettend gealarmeerd geweest bij onze aankomst, meenende dat de oorlog tusschen Chili en Argentinië verklaard was en dat de „Oregon" een Argentijnsch schip was, gekomen om de stad te bombardeeren. Punta Arenas heeft geen telegraafverbinding, maar het laatste stoomschip uit Valparaiso had bericht gebracht dat er oorlog op handen was tusschen de Vereenigde Staten en Spanje. Hier voegde zich de „Marietta" bij ons en beide schepen waren spoedig dag en nacht aan 't kolen laden, tegelijkertijd sloepen op brandwacht en de kanonnen klaar houdende. Den 21en April,

bij het aanbreken van den dag, verlieten de „Oregon" en „Marietta" Punta Arenas met verzegelde orders, het laatste schip op verkenning vooruitstoomende, ten einde de nadering van een of ander verdacht vaartuig te seinen. In den namiddag praaiden wij een Amerikaansche stoomboot uit Montevideo bestemd voor Klondike, welke seinde dat er „geruchten van vrede" waren.

Het schip was nu in volmaakten gevechtstoestand: geen lichten werden getoond, de stukken geladen en zoeklichten klaar gehouden; de bemanning sliep op dek nabij hun plaats in 't gevecht en in de gevechtsmarsen. Wij schoten dikwijls schijf met alle stukken van groot en klein kaliber, voor welk doeleinde de „Marietta" vaten en kisten over boord wierp om op te vuren als wij voorbij stoomden. Bij goed weer behield de „Marietta" een vaart van tien mijlen; bij wind en zee op den kop verminderde deze tot zeven of acht. Na het verlaten van Straat Magellan en koersende om de Noord in den Atlantischen Oceaán, hadden wij gelukkig het stormachtige gedeelte van onze reis zonder ongevallen achter den rug — de streken van hooge zeeën en zware stormen, waar de Europeesche geleerden ons 11000-tons slagschip rampen voorspeld hadden. Nu evenwel waren andere gevaren op til en begon een lange periode van zorgvolle dagen en slapelooze nachten voor onze dierbare betrekkingen tehuis; maar terwijl ons schip den Atlantischen Oceaan doorkliefde, alle krachten inspannende om Cuba bijtijds voor den oorlog te bereiken, dacht onze geestdriftvolle bemanning weinig dat de oogen van de natie op ons gevestigd waren. Om 4u30 's morgens van den 30en April seinden wij aan de „Marietta" om ons naar Rio de Janeiro te volgen en met een vijftien-mijls-vaart gingen wij aan het hoofd ten einde Rio op den achtermiddag te bereiken, zoodat wij zouden kunnen zien wat voor schepen in de haven lagen, naar Washington telegrafeeren, een veilige ankerplaats uitzoeken en kolen langs zij krijgen vóór donker.

Bij het binnenstoomen in de prachtige baai van Rio om 4u 's namiddags van den laatsten April, vonden wij daar de „Nictheroy" (door de Vereenigde Staten aangekocht van Brazilië en herdoopt in „Buffalo").

Een ieder was zeer verlangend naar nieuws en gedenkwaardig waren de juichtonen, die het bericht van de oorlogsverklaring begroetten. In weinige oogenblikken was ons muziekcorps aan dek en tusschen de hoeratjes klonken de tonen van de „Star-spangled Banner" en „Hail, Columbia" door tot de Braziliaansche vloot en de menigte menschen op de kade. De bemanning ontblootte het hoofd gedurende het spelen van het volkslied en toen volgden weer hoera's en de geestdriftvolle oorlogskreet „Remember the Maine!", een wachtwoord dat dikwijls gehoord werd door het schip onder het kolen laden, terwijl er gewerkt werd als nooit te voren. De ontzettende warmte en de uren van langen en harden arbeid in die dagen werden

gedragen zonder een klacht.

Met het oog op de waarschuwende telegrammen betreffende de „Temerario", namen wij alle mogelijke voorzorgen tegen een verraderlijke manoeuvre in een bevriende haven. De „Oregon" stoomde ver de baai in en zocht een ongewone ankerplaats op, zoodat een ons naderend vaartuig geen verontschuldiging kon hebben. Toen berichtten wij het Braziliaansche gouvernement en den Braziliaanschen admiraal dat wij van hen maatregelen verwachtten om elke vijandige daad van Spaansche schepen in neutrale wateren te beletten en dat we tot zelfverdediging elk Spaansch vaartuig in den grond zouden boren dat zou trachten te naderen binnen een halve mijl van onze ankerplaats. Het Braziliaansche gouvernement toonde zich inderdaad zeer vriendschappelijk; en de billijkheid van onze eischen inziende, beloofde de admiraal te beletten dat eenig Spaansch schip 's nachts de haven kon binnenloopen of onze ankerplaats overdag naderen. Onze stoomsloepen waren den geheelen nacht op brandwacht, de zoeklichten waren werkzaam en de snelvuurkanonnen steeds bemand. De „Marietta" ankerde als aviso op zoodanige plaats, dat zij den ingang van de haven bestreek. Hare orders waren: „Indien een er verdacht uitziend vaartuig bemerkt wordt dat de haven binnenloopt en indien het overeenkomt met de beschrijving en afbeelding verstrekt door het Departement, doe het dan weten, dat, zoo het de „Oregon" binnen een halve mijl nadert, het in den grond geboord zal worden. Laat de sirene werken; richt het zoeklicht op haar en houd dit voortdurend op haar gericht. Indien het naar een ankerplaats begeleid wordt door een Braziliaansch oorlogsschip, richt dan het zoeklicht en doe verscheidene flikkeringen om de aandacht te trekken. De officier van de wacht zal elk signaal beantwoorden met drie stooten op de fluit en onmiddellijk alle hens laten maken."

's Nachts zond de Braziliaansche admiraal een kruiser naar buiten om den haveningang te bewaken en met haar zoeklichten en die op de forten zou het onmogelijk geweest zijn voor een Spaansch schip om de haven onbemerkt binnen te komen. Het was zelfs noodzakelijk om schildwachten op onze kolenschuiten te plaatsen, daar er lieden op vermoed werden die met de Spanjaarden heulden en misschien wel bommen in hun bezit konden hebben. Alle steenkool werd nauwkeurig onderzocht bij aanboordkomst. De Spaansche gezant protesteerde tegen ons kolen innemen en een langer verblijf in een neutrale haven dan vier en twintig uren, doch het Braziliaansche gouvernement stond ons ruim tijd toe voor kolenladen en noodzakelijke reparaties.

In den namiddag van den 2^{en} Mei kwam het bericht van Commodore Dewey's schitterende overwinning in de baai van Manilla. Het tooneel dat volgde op het openbaar maken van dit bericht kon vergeleken worden met een Indiaanschen krijgsdans. Onze zwarte, met steenkool bestoven mannen waren een-

voudig dol. Zij dansten op de kolenschuiten en op dek en lieten de haven weergalmen van hun juichtonen; en de kolen kwamen vlugger over dan ooit, terwijl de muziek nationale liederen speelde. Den geheelen namiddag en tot laat in den avond was er een combinatie van muziek, gejuich en gedruisch van kolen laden. Er waren hoeratjes voor Commodore DEWEY, voor het Aziatisch eskader en voor onzen commandant en officieren.

Onze gezant en de Amerikaansche kolonie kwamen aan boord en deden mee aan de algemeene vreugde. Terwijl de bemanning aan 't feestvieren was, beraadslaagden de commandant en de officieren in 't geheim en met nauwgezetheid over het volgende telegram van het Departement van Marine: „Vier Spaansche gepantserde kruisers, groot en snel, en drie torpedo-boot-vernielers vertrokken 29 April uit Cape Verde om de West, bestemming onbekend. Neem u in acht en geef u goed rekenschap van den toestand. Het moet geheel aan u overgelaten worden deze vloot te vermijden en de Vereenigde Staten over West-Indië te bereiken. Ge kunt vertrekken wanneer en waarheen ge verkiest. De „Nictheroy" en „Marietta" zullen uwe orders opvolgen."

De nieuwsbladen te Rio waren vol verontrustende geruchten omtrent Admiraal CERVERA's vloot en de kleine „Temerario", en elken dag werd het vijandelijke eskader gerapporteerd, ons opwachtende buiten de haven. Den 3en Mei veroorzaakte het officiëele telegram: „Zend het Departement bericht omtrent uwe plannen. De Spaansche vloot in de Philippijnen vernietigd door onze marine in de Aziatische wateren," een herhaling van de geestdrift van den vorigen dag. Ons antwoord aan het Departement was als volgt: „Telegram van 3 Mei ontvangen. Zal de ontvangen orders opvolgen. Het houden van de Braziliaansche kust, aangeraden door het Marine Departement met het oog op de superioriteit van het Spaansche eskader van de Kaap-Verdische eilanden, zal minder gewenscht zijn. Ik kan kolen krijgen van de „Nictheroy", indien de noodzakelijkheid het gebiedt, om de Vereenigde Staten te bereiken. Indien de „Nictheroy" ons te veel ophoudt zal ik met spoed de reis vervolgen, haar met de „Marietta" achterlatende. De „Oregon" is in uitmuntenden staat."

Toen, om 7 uur 's morgens van den 4en Mei, stoomden de „Oregon" en de „Marietta" statig uit de haven van Rio. Velen te Rio waren overtuigd dat we een zekere vernieling tegemoet gingen, want de nieuwsbladen hadden hen doen gelooven dat Admiraal CERVERA ons buiten opwachtte, en de Braziliaansche admiraal zond zelfs een kruiser voor ons uit teneinde een gevecht in neutrale wateren te voorkomen.

Op verzoek van het Braziliaansche gouvernement waren wij overeengekomen om twaalf uren vóór de „Nictheroy" te vertrekken. We stoomden door tot op ongeveer vijftig mijl van Rio en toen weer terug om de „Nictheroy" te ontmoeten. We lagen

den geheelen nacht voor den haveningang, vóór daglicht wegstoomende om niet gezien te worden; maar tot onze teleurstelling kwam de „Nictheroy" niet naar buiten en zoo zonden wij de „Marietta" terug in de richting van Rio om nog eens twaalf uur te wachten. Na zes en dertig uur wachten in 't geheel, zagen wij de „Nictheroy" naar buiten komen met de „Marietta"; maar daar zij niet meer dan zeven mijl kon maken, rees de vraag of wij bij dit langzame vaartuig zouden blijven of onze reis om de Noord met grooteren spoed vervolgen. De „Oregon" zou een groote aanwinst zijn voor Admiraal SAMPSON's eskader; het Departement had ons aangespoord een vlugge reis te maken; de vijandelijke vloot werd verondersteld ons te zoeken en wij voelden dat wij beter alleen konden strijden dan vergezeld van trage stoomers, die beschermd moesten worden. Al deze beschouwingen in aanmerking genomen, besloot onze flinke commandant de twee schepen te verlaten en de reis met volle kracht te vervolgen. Zoo seinden wij in het midden van den nacht aan de „Marietta": „Ga met de „Nictheroy" door naar Bahia en telegrafeer naar het Departement", welke boodschap zij beantwoordde met „Vaarwel en succes." Toen gingen wij met volle kracht door.

Den volgenden dag, in volle zee zijnde, werd alle hens achteruit geroepen en las de commandant aan de bemanning een gedeelte van de boodschap voor, die luidde dat de Spaansche vloot verondersteld werd zoekende te zijn naar de „Oregon". Hierop volgde groote geestdrift, vijf honderd man uitbarstende in gejuich voor de „Oregon", haar commandant en hare officieren. Alles werd voorbereid op een ontmoeting met den vijand. Het schip werd klaar gemaakt voor gevecht. Al het houtwerk werd weggenomen; zelfs het kostbare mahoniehouten stuurhuis werd afgebroken tot een geraamte om het in brand geraken door Spaansch granaatvuur te voorkomen. Het schip werd geverfd in de sombere grijze oorlogskleur en het fraáie witte vaartuig, dat uit de haven van Rio gestoomd was, was veranderd in een leelijk loodkleurig vechtschip. Om brandgevaar te verminderen, werden toebereidselen gemaakt om al onze sloepen overboord te zetten bij het in het zicht komen van den vijand. Iedereen hunkerde naar een actief optreden.

Vóór het verlaten van Rio hadden onze matrozen een grooten voorraad rood lint aangekocht, waarvan zij mutsbanden maakten, waarop in koperen letters de woorden: „Remember the Maine"; en elke matroos van de „Oregon" droeg dit opschrift gedurende den oorlog op zijn muts.

Wij stoomden nu noordwaarts langs de Braziliaansche kust, met het voornemen om Bahia of Pernambuco aan te doen ten einde communicatie te hebben met het Departement van Marine. Een geheele voormiddag werd bestemd voor schijfschieten, waarbij alle kanonnen afgevuurd werden; de uitkomsten waren voortreffelijk.

Den 8sten Mei, na donker, ankerden wij ter reede Bahia en

zonden den volgenden morgen vroeg het volgende telegram naar Washington: „Veel oponthoud door de „Marietta” en „Nictheroy”. Verlieten hen bij Kaap Frio, met order om de reis naar 't vaderland te vervolgen of, indien de noodzakelijkheid er toe dwingt, het land in te houden om te beletten buitgemaakt te worden. De „Oregon” is in staat uren lang veertien mijl te loopen en volle kracht stoomende den vijand af te slaan en zelfs te ontredderen. Met het aantal kolen op 't oogenblik aan boord ben ik geheel strijdvaardig en zou West-Indië kunnen bereiken. Door hier meer in te nemen, zou ik Key West kunnen halen; maar in dat geval zouden het gordelpantser, cellulose-gordel en beschermend dek onder de waterlijn komen. Verzoeke inlichtingen omtrent Spaansche vloot.”

Wij maakten klarigheid voor kolen laden, doch 's avonds kwam dit antwoord op het telegram van den commandant: „Ga in eens door naar West-Indië zonder Brazilië verder aan te doen. Geen betrouwbaar bericht omtrent Spaansche vloot. Ontwijk deze zoo mogelijk. Wij denken dat gij haar zoudt kunnen verslaan bij eene ontmoeting.” Te middernacht ging het schip naar zee, flink uithoudende uit de kust om Kaap San Roque op grooten afstand te ronden, waar Admiraal CERVERA's eskader ondersteld werd ons op te wachten. Captain CLARK's gevechtsplan was als volgt: Bij het in zicht komen van het Spaansche eskader moest alle hens gemaakt worden klaar voor 't gevecht, volle kracht doorgestoomd met geforceerde trekking en getracht weg te komen van den vijand. Het doel van deze manoeuvre was om de vijandelijke schepen van elkander te scheiden („string out”) in hun jacht op ons. Wanneer hun voorste schip voldoende genaderd zou zijn, zouden wij op haar inloopen en haar vernielen met overweldigend vuur uit de breede zijde, en vervolgens de overige schepen successievelijk onder handen nemen. Wij waren er zeker van, dat niet meer dan twee van deze schepen ons bij zouden kunnen houden; en in een gevecht onder stoom konden wij verwachten, dat het den vijand onmogelijk was ons te omsingelen, te rammen of torpedo's op ons af te sturen. Hoe wèl dit plan geslaagd zou zijn is duidelijk getoond door de „Oregon” op den 3en Juli; want op dien gedenkwaardigen dag werd, toevalligerwijze, deze zelfde manoeuvre uitgevoerd, met dit verschil, dat wij verscheidene vijandelijke schepen jaagden en inhaalden, in plaats van zij ons.

Omstreeks 8 uur 's avonds van den 12en Mei, op de hoogte van Kaap San Roque, zagen wij een aantal lichten als van een eskader in dubbele kolonne. Geen licht was brandende op de „Oregon” en ze passeerde midden tusschen de schepen door onopgemerkt, want ze was zelfs op honderd Meters afstand nauwelijks te zien. Wat deze lichten geweest zijn hebben we nooit kunnen uitmaken, maar volgens het journaal van de „Colon” is het vijandelijke eskader dien tijd niet ter hoogte van Kaap San Roque geweest.

We passeerden verscheidene zeilschepen, o. a. den kleinen kot-

ter „Spray", [1]) en allen antwoordden op onze vragen, dat zij geen Spaansche schepen gezien hadden. Op 15 Mei legde de „Oregon" den grootsten afstand af, driehonderdvijfenzeventig mijlen, en den 18en Mei bij daglicht kwam zij ten anker ter reede Bridgetown, Barbados. In twee havens geweest zijnde, waar gele koorts heerschte, ging het schip in quarantaine, ofschoon niemand vergunning had gehad in die havens aan den wal te gaan en iedereen aan boord een goede gezondheid genoot. Harer Majesteits ambtenaren waren uiterst vriendelijk en ontvingen ons hartelijk, maar handhaafden streng de neutraliteitswetten. De blanke inwoners van Barbados waren zeer op de hand van de Amerikanen en zij kwamen in booten vol rond het schip, juichende en ons goed succes toewenschende, terwijl de negers schreeuwden: „American bully boys! You knock Span-yard in a cock hat, and then we give you a good time."

Wij kregen vergunning voldoende kolen te laden om een van onze eigen havens te bereiken, doch mochten slechts vier-en-twintig uur blijven; en er werd op gerekend, dat geen van de beide oorlogvoerenden telegrammen mocht verzenden of ontvangen binnen vier-en-twintig uur na ons vertrek. Daar evenwel de Amerikaansche consul reeds een telegram van onze aankomst verzonden had, vóór de gouvernements-censor het telegraafkantoor bereikte, werd ook den Spaanschen consul vergund onze aankomst over te seinen aan zijn gouvernement. Wij vernamen hier het gerucht dat een Spaansch eskader van zestien schepen te Martinique was, slechts negentig mijl van ons vandaan, en dat Spaansche schepen den vorigen dag gezien waren, kruisende nabij Barbados. Het scheen dat wij overal vijandelijke schepen om ons heen hadden en geen van onze schepen was dicht genoeg bij. Wij begonnen zoo spoedig mogelijk kolen te laden en op nieuwsgierige vragen van een paar menschen van den wal, die wij veronderstelden Spaansche verspieders te zijn, antwoordden wij dat wij waarschijnlijk den volgenden morgen zouden vertrekken. Maar omstreeks negen uur dien avond zonden wij plotseling de kolenschuiten weg en stoomden de haven uit. We lieten alle lichten helder branden en zetten koers regelrecht naar Key West, zoodat de Spaansche spionnen onze lichten konden zien en naar de vloot te Martinique de richting rapporteeren, waarheen wij vertrokken waren. Maar op vijf mijl afstand van de haven doofden wij plotseling alle lichten, keerden om, stoomden rond Barbados en legden koers flink Oost van alle eilanden, aldus door een strategische beweging elken nachtelijken aanval verijdelende van vijandelijke torpedobooten en pantserschepen, welke wij te Martinique waanden. Wij passeerden benoorden de Bahamas-eilanden en ankerden den 24en Mei na donker nabij Jupiter Inlet, Florida, en zonden het volgende telegram: „Oregon aangekomen. Hebben kolen genoeg om

1) Op dit scheepje was Kapitein JOSHUA SLOCUM, die aan het einde van zijn lange reis, geheel alleen, om de wereld was.

Dry Tortugas of Hampton Roads te bereiken. Sloep naar den wal door de branding, wacht op orders". Zooals wij later vernamen, had de bekendmaking van onze behouden aankomst veel vreugde door het geheele land verwekt. Omstreeks twee uur in den morgen kwam dit antwoord: „Indien het schip in goeden staat en gereed voor den dienst is, ga dan naar Key West, of anders naar Hampton Roads. Het Departement wenscht u geluk met uw behouden aankomst, welke aan den President medegedeeld is". Ons anker werd haastig gelicht en met verlichte en vroolijke harten waren wij spoedig op weg naar Key West om ons te voegen bij Admiraal SAMPSON's eskader in de Cubaansche wateren, klaar voor den dienst. Wij kwamen te Key West in den morgen van den 26en Mei aan en ankerden nabij Sand Key, na een reis van veertien duizend mijlen in juist acht-en-zestig dagen gemaakt te hebben, twee oceanen gepasseerd en een werelddeel omgestoomd te zijn; na drukkende hitte en voortdurend zwoegen; toonende aan de twijfelaars in Europa dat zware slagschepen van het „Oregon"-type veilig kunnen kruisen onder alle omstandigheden van wind en zee, en op het einde van deze merkwaardige reis het genoegen hebbende te rapporteeren, dat het schip in uitstekenden staat verkeerde en gereed was om den vijand het hoofd te bieden.

Onze brave en beminde commandant, die zijn moeielijke taak zoo bekwaam ten einde had gebracht, ontving telegrammen van gelukwensching uit alle deelen van het land, waaronder dit telegram van den Minister van Marine: „Het Departement wenscht u, uwen officieren en bemanning geluk met de volbrenging van uwe lange en bewonderingswaardig voorspoedige reis".

C. CRAANDIJK.

TENUE IN DE TROPEN.

Reeds ongeveer twee jaar geleden werd in Holland een commissie benoemd, die ten doel had het tenue bij de Marine te verbeteren. Sinds hoopten we steeds, dat onze Marine ook in het bezit zou komen van een witte uniformjas, zoowel voor officieren als voor onderofficieren, doch tot heden werden we teleurgesteld. Waarom krijgen de officieren geen gesloten witte jas met losse ankerknoopen en een los distinctief op de schouders, zooals bij voorbeeld bij de Engelsche Marine in gebruik is? Alle naties, zelfs die zonder koloniën, hebben die.

Het zijn voornamelijk de zeeofficieren, die wel het meeste recht tot klagen hebben. Neem, de eerste officier, den geheelen

dag in touw, steeds in een blauwe jas, nu aan dek, dan in het warme benedenschip, hij zegent het oogenblik, als hij die jas uit kan trekken. Ook voor de jongere officieren, op wacht en bij verschillende exercitiën, voornamelijk landingsdivisiën en gewapende sloepen, zou het zeer aangenaam zijn om, terugkomende, een frissche jas aan te kunnen trekken. De geest onder de officieren en onderofficieren zou er veel beter door worden, de dienst zou met meer ambitie gedaan worden. Het dragen van witte uniformjassen is in het belang van de Nederlandsche Marine.

Dat ook landingsdivisiën, schijfschieten en gewapende sloepen zeer geschikt in een witte uniformjas gedaan kunnen worden, zien we alweer bij de Engelsche Marine. Daar, het zij nog opgemerkt, hebben de officieren het practische hoofddeksel van een witten helmhoed, terwijl wij het maar met een witte pet moeten doen, die zooals iedereen weet zeer weinig bescherming geeft tegen de brandende zon. Voor de netheid behoeven we toch onze witte uniform-(?)petten niet te behouden, want ze zijn ontegenzeggelijk leelijk.

Ook uit een hygiënisch oogpunt is die blauwe jas te veroordeelen. In deze jas toch, die in de tropen bijna direct op het bloote lichaam gedragen wordt (vooral door onderofficieren), dringen elken dag een massa meer of minder onaangenaam riekende giftige stoffen, die met het zweet het lichaam verlaten. Die giftige stoffen blijven er voor een groot deel in zitten, ook al hangt men de jas elken dag te drogen. Dit zou ons duidelijker worden als de jas een kleur had, waartegen de zweetextractiefstoffen afstaken. Een witte jas bij voorbeeld, slechts een paar weken achtereen gedragen, zou ons met walging vervullen, alleen omdat daarin de ongerechtigheden, die er zich reeds in een paar weken in ophoopen, zichtbaar worden. Een blauwe jas doet evenwel, alleen omdat het oog hier niet geschaad wordt, één à twee jaren dienst, niettegenstaande zij, bij een beetje nadenken moet men 't toegeven, feitelijk een voorwerp wordt, te vies om aan te raken.

Dat het dragen van witte jassen voor officieren goedkooper is, zal wel niemand betwijfelen.

Een luitenant ter zee 2e kl. bijvoorbeeld verslijt gedurende drie jaren in Indië 2 à 3 blauwe jassen, laten we rekenen $2^1/_2$, dat is dus f 87.

Verder betaalt hij aan wasch- en strijkgeld alleen voor overhemden, boorden en manchetten ruim f 1.— in de week, dat is in drie jaar f 156.

Dan verslijt hij gedurende dien tijd alleen aan overhemden, boorden en manchetten wel voor f 75. Dus totaal f 318.

Was evenwel het tenue witte uniformjassen, dan zou hij daarvoor noodig hebben: 6 fijne witte jassen à f 8.50 is f 51, 18 gewone witte jassen à f 3.50 is f 63, dus totaal f 114.

Aan wasch- en strijkgeld voor witte jassen zou hij noodig hebben, à 5 jassen per week, f 0.50, dus in drie jaar f 78.

Verder zou hij aan overhemden, boorden en manchetten in dienst verslijten voor hoogstens f 40 en waschgeld f 10, dus totaal f 242.

Dus een verschil van ongeveer f 75.

Ook voor onderofficieren zou een gesloten jas van wit goed of khaki zeer gewenscht zijn. Ziet den schipper den geheelen dag bezig, steeds in de blauwe jas, den bottelier in de bottelarij, de hofmeesters in de gamellehutten, die gewoonlijk slecht geventileerd zijn, schrijvers in de bureaux, konstabels aan dek, steeds in die onvermijdelijke blauwe jas. Is 't kwalijk te nemen, dat die menschen groezelige boordjes en halfhempjes aan hebben of de mouwen omgeslagen, zoodat de vieze binnenkanten te zien zijn? Hadden ze evenwel een witte uniformjas, dan zou men ook kunnen eischen, dat steeds de onderofficieren hun minderen een voorbeeld gaven in netheid en zindelijkheid, hetgeen thans in de keerkringen helaas wel eens wat te wenschen overlaat, en wat toch uit een militair oogpunt van zeer veel belang is.

De witte uniformjas is ook voor hen gezonder, frisscher, aangenamer en goedkooper.

Dat het dragen van witte uniformjassen ook voor onderofficieren goedkooper is dan blauwe, blijkt uit het volgende ontleend uit opgaven van hen zelf.

Een onderofficier, die voor drie jaar naar Indië gaat, verslijt in dien tijd aan uniformjassen ongeveer voor f 36. Zij betalen in Holland voor een jas minstens f 18. Verder hebben ze noodig boorden en halfhempjes, enkelen dragen soms overhemden. Dit kunnen we berekenen op f 0.25 per week, dus in drie jaar f 39, dat is te zamen f 75.

Hadden ze in Indië evenwel alleen witte jassen, dan zouden ze noodig hebben 12 witte jassen, deze berekend tegen den prijs van een wit tunique, zooals een sergeant van de mariniers draagt, wordt 12 × f 1.60 of f 19.20.

Per week hebben ze noodig 3 witte jassen, betalen dus aan waschgeld per week f 0.30, dus in drie jaar f 46.80. Dat is te zamen f 66.

Het geeft hun dus eene besparing van f 9, waarbij de witte vesten nog niet in rekening gebracht zijn. Dat het ook voor machinisten zeer gewenscht is witte uniformjassen te hebben, behoeft wel geen betoog, temeer daar het tot eene hooge uitzondering behoort, als men thans een machinist in dienst aan boord ziet, die niet gekleed is in een witte jas, gewoonlijk door hem zelf zoo 'n beetje uniform gemaakt, b.v. door er losse knoopen in te zetten, die ze in Holland op hun blauwe jas of pijjekker gedragen hebben.

Ten slotte zij nog opgemerkt dat het netter en practischer is het distinctief op witte jassen voor officieren en onderofficieren op de schouders te dragen, dan op de mouwen. Een distinctief op de mouwen toch zal, daar men het met haakjes moet vastzetten, zelden netjes zitten en de kans om

ergens aan te blijven haken, vooral aan boord, is zeer groot. Op de schouders daarentegen zal een distinctief steeds netjes kunnen zitten, zonder dat men er eenigen last van heeft.

De officieren van
Hr. Ms. pantserdekschip „Zeeland".

Curaçao, Maart 1900.

HET REGLEMENT OP DE SCHIETOEFENINGEN MET HET GEWEER BIJ DE KONINKLIJKE NEDERL. MARINE,

(TWEEDE DRUK).

Het bericht der invoering van de Soldatenschool bij de Marine kan voor hem, die belast is geweest met het herzien van het schietreglement, bij nadere kennismaking met eerstgenoemd exercitiereglement, geen aangename tijding geweest zijn, want hij zal daardoor tot de ontdekking gekomen zijn, dat voor een groot deel monnikenwerk verricht is.

Wil men toch verwarring van commando's en begrippen bij de schietoefeningen voorkomen, dan zal een nieuwe herziening van het schietreglement noodzakelijk zijn om het meer in overeenstemming te brengen met de soldatenschool. (Men zie o. a. de commando's voor de oefeningen uit sloepen).

In navolging van hetgeen bij de landmacht is geschied, zijn oefeningstabellen vastgesteld voor banen aan den wal, die slechts 150 en 200 M. lang zijn, waardoor het voordeel verkregen is, dat de ingewikkelde bepaling, genoemd in § 166 van den eersten druk, niet meer zoo dikwijls zal behoeven te worden toegepast.

Nu deze tabellen opgenomen zijn, betreur ik het, niet vroeger op het denkbeeld gekomen te zijn om op korte banen de oefeningen voor groote afstanden te doen schieten, daar de uitslag van voorloopige proeven door belangstellenden in de methode van schieten op verkleinde schijven genomen, de hoop doet ontstaan, dat ze voor de practijk levensvatbaarheid zal blijken te bezitten.

De proeven werden genomen onder zeer ongunstige omstandigheden wat betreft de weersgesteldheid; de schutters waren van middelmatige bekwaamheid. De ligging van de gemiddelde trefpunten ten opzichte van het mikpunt liep bij de gebezigde geweren nog al uiteen.

De oefening A^{w} 9, 300 M., ringschijf, liggend vrije hand, 33 punten binnen kring 2, werd op 200 M. geschoten op een schijf, waarvan elke lengteafmeting $^2/_3$ van de gewone bedroeg.

Met vijf geweren werd de oefening tweemaal gedaan en de ligging van het gemiddelde trefpunt voor elk geweer afzonderlijk in rekening gebracht.

De uitslag was als volgt:

	1e maal.			2e maal.		
Geweer.	Punten.	Totaal.	Voldaan.	Punten.	Totaal.	Voldaan.
N°. 1	(*)	(*)	neen	(.), 2, 6, 4, 8	20	neen
N°. 2	12, 9, 10, 10, 8	49	ja	9, 9, 6, 6, 9	39	ja
N°. 3	7, (.), 9, 10, 8	34	neen	12, 10, 10, 9, 6	47	ja
N°. 4	4, 9, 5, 10, 12	40	ja	(.), 8, 1, 6, 8	23	neen
N°. 5	9, 10, 12, 7, 7	45	ja	10, 9, 11, 12, 9	51	ja

(*) Deze uitkomsten waren zoo ver beneden het middelmatige, dat die liever niet gepubliceerd worden.

Met een willekeurig geweer werd alsnu dezelfde oefening twee maal geschoten en daarbij de verheffing 0.28 M., die het reglement aangeeft, in rekening gebracht. De uitkomst was:

de 1e maal 5, (*), 7, 7, 9 = 28 punten (niet voldaan),

de 2e maal 7, 10, 9, 8, 6 = 40 punten (voldaan).

Van de 12 oefeningen die in het geheel geschoten werden, waren dus meer dan de helft met goeden uitslag bekroond.

De uitslag van de oefening A^{w} 10, 400 M., ringschijf, liggend opgelegd, 30 punten binnen kring 1, op 200 M. geschoten, was met 4 geweren:

	1e maal.			2e maal.		
Geweer.	Punten.	Totaal.	Voldaan.	Punten.	Totaal.	Voldaan.
N°. 1	8, 9, 9, 3, 6	35	ja	3, 2, 6, 7, 12	30	ja
N°. 2	4, 5, 5, (.), 11	25	neen	3, 7, 6, 6, 7	29	neen
N°. 3	1, 11, 8, (.), 1	21	neen	11, 6, 9, 10, 9	45	ja
N°. 4	5, 2, 10, 1, 11	29	neen	6, 6, 7, 5, 7	31	ja

Bij de helft der oefeningen werd dus aan de overgangsvoorwaarde voldaan.

De uitkomsten op 200 M. van de proef B^{w} 6 waren onvoldoende, die van B^{w} 8 zeer onbevredigend.

Over de waarde dezer proeven is weinig positiefs mee te deelen, omdat de uitkomsten niet konden getoetst worden aan die, welke verkregen zouden zijn bij het schieten op den waren afstand, doch in aanmerking genomen dat de schutters middelmatig waren, het weer ongunstig en het zicht dikwijls zeer

slecht was, meen ik met recht te mogen vertrouwen, dat de methode voor de practijk geschikt zal blijken.

En als zij geschikt zal blijken te zijn, dan zal de man hierbij meer baat vinden, dan bij het behalen van een grooter aantal punten op de gewone schijf op 150 of 200 meter, omdat de door mij ontwikkelde wijze van schieten de werkelijkheid meer nabij komt, wat betreft het zien van het doel op een grooteren afstand.

Bij de hiervoor gepubliceerde proeven konden de schutters het mikpunt niet of slechts moeielijk onderscheiden en dit is juist wat we hebben moeten, want wanneer men zijn leven lang schiet op korte banen, zooals toch bij ons meestal het geval is, dan ziet men het mikpunt altijd duidelijk afgeteekend en leert men zich niet voorstellen hoe een doel van bepaalde grootte er op verschillende afstanden uitziet en hoe moeielijk het is de korrel op dat doel te brengen en te houden. Op korte banen, steeds richtende op groote scherp afgeteekende doelen *weet men niet* hoe spoedig de vizierlijn op grootere afstanden, door de minste beweging van het geweer ver buiten het zich onduidelijk afteekenende doel gebracht is.

In een der a.s. zomermaanden hoop ik in de gelegenheid te zijn de proeven te doen herhalen door een of meer goede scherpschutters beurtelings op de verkleinde schijf op verkorten afstand en op die van de ware grootte op den juisten afstand, waardoor dan een betere maatstaf verkregen zal worden.

G. FAASSEN.

BESCHOUWING OVER HET SCHOENMAKERSBEDRIJF AAN BOORD Hr. Ms. OORLOGSSCHEPEN.

Mijne plaatsing als officier belast met eene afdeeling jongens aan boord van Hr. Ms. instructieschip „Admiraal van Wassenaer" heeft mij ruimschoots gelegenheid aangeboden om na te gaan, wat de redenen waren, die het gevolg hadden, dat verscheidene jongens met veel schuld de opleiding verlaten.

Een der belangrijkste dier redenen is de door den jongen verschuldigde kosten door schoenenreparatie veroorzaakt.

Uit vele voorbeelden, die mij ten dienste stonden van jongens, die de opleiding hadden verlaten, bleek mij, dat door hen gemiddeld in één jaar was betaald aan schoenenreparatie ± ƒ 20.

Dit groote bedrag, in verband met de in datzelfde tijdsverloop verdiende soldij van 96 gld., heeft mij reeds in den aanvang van het jaar mijner plaatsing, genoopt alle middelen aan te wenden om een geringere som te verkrijgen.

Slechts ten deele ben ik hierin geslaagd, omdat ik stuitte op twee belangrijke zaken n.l.:

186086

1°. Het vigeerende tarief van den schoenmaker.

2°. De qualiteit van het gebruikte materiaal.

Beide punten zal ik afzonderlijk behandelen.

Uit informaties ingewonnen bij schoenmakers in Amsterdam bleek mij, dat zij ongeveer hetzelfde tarief hadden, waar zij schoenen repareerden voor hunne clientèle uit den gegoeden stand, en dat zoowel de tarieven van schoenmakers voor den werkman geldig, als die van schoenmakers op kleine plaatsen, beduidend lager waren.

De vergelijking van den ambachtsman aan den wal met zijn vakgenoot aan boord kan slechts zeer ten gunste van den laatste uitvallen.

Kosten van vestiging zijner zaak, belasting, huur, voeding enz. staan bij hem tegenover vaste maandelijksche soldij en aanspraak op pensioen van zijn collega aan boord, terwijl daarbij nog komt, dat het gebruik van inferieur materiaal den schoenmaker aan wal te staan komt op verlies zijner clientèle, welk financiëel nadeel de schoenmaker aan boord, dank zij het ontbreken van eenige contrôle op ingekocht leder, volstrekt niet te duchten heeft.

Eene verhooging der lederprijzen, zooals nu juist plaats vindt, noopt den schoenmaker aan boord, die moet blijven werken volgens hetzelfde tarief, slechter materiaal te gebruiken, daar hij natuurlijkerwijze dezelfde verdienste wil hebben.

Bij normale lederprijzen is het arbeidsloon bij de meest voorkomende reparatiën pl.m. $1/_3$ van den tariefprijs, en kan deze verhouding als voldoende nauwkeurig worden aangenomen.

Nu waren in de maand Augustus j.l. aan boord van Hr. Ms. „Wassenaer" de gezamenlijke schoenmakersrekeningen 460 gld., verschuldigd door een aantal van ruim 300 jongens. Het bovenstaande hierop toepassende, hadden de vier toen aan boord zijnde schoenmakers zuiver verdiend een bedrag van 153 gld. of 38 gld. per hoofd. Deze verdiensten maakten hen tot bijna de hoogst bezoldigden der onderofficieren, waaruit gereedelijk kan worden afgeleid dat eene verlaging van tarief, ten goede komende aan de geheele equipage, zeer goed mogelijk was.

Tot mijn spijt heb ik herhaalde malen moeten constateeren, dat voor eene reparatie onvoldoend materiaal was gebruikt, een natuurlijk gevolg van de waarheid, die ik ook hiervoren aanhaalde, n.l. dat bij een vast tarief de verdienste grooter is, naarmate het materiaal minder kost. Dat in vele gevallen nu het mes dubbel snijdt, daar bij gebruik van slecht materiaal een 2e reparatie spoedig volgt, behoeft geen betoog.

Zoowel bij de landmacht hier te lande, als in Oost- en West-Indië worden de belangrijke reparatiestukken, waarop het hoofdzakelijk aankomt, n.l. halve buitenzolen en achterlappen, geleverd uit Rijksmagazijnen, van gekeurd materiaal afkomstig en alle voorzien van een stempel. Hij, die eene dergelijke reparatie aan zijne schoenen behoeft, is zeker goed en deugdzaam leder te ontvangen, dat hem geruimen tijd vrijwaart voor meerdere kosten.

Contrôle op het te bezigen materiaal is een dringend vereischte. Voor stilliggende en weinig varende schepen is eene verstrekking zooals hierboven aangehaald de aangewezen weg, voor schepen die groote reizen doen en lang buitenslands blijven, kon, zoo er bezwaren waren tegen het medegeven van reparatiestukken van verschillende grootten, verantwoord als bij plunjes geschiedt, eene keuring van aangekochte huiden plaats vinden, verkocht aan en verantwoord door den schoenmaker.

Zoowel eene verlaging van tarief, als de verstrekking van reparatiestukken of te verantwoorden huiden, vermindert de inkomsten van den schoenmaker en zoo zou deze op kleine schepen met weinig voorkomende gevallen van reparatie, zeer weinig boven zijne soldij kunnen verdienen. Dit is naar ik meen, de reden geweest, waarom eenige jaren geleden de soldijen dier ambachtslieden gebracht zijn op dezelfde hoogte als die hunner graadgenooten, maar bescheiden zij opgemerkt, dat eene verlaging van tarief alsdan had kunnen volgen.

Dat het waar is, dat een schoenmaker aan boord geen hoogeren graad kan bereiken, mag geen reden zijn hem daarvoor schadeloos te stellen ten koste van de aan boord van hetzelfde schip dienende schepelingen, wier schoenen moeten gerepareerd worden.

Zuiver beschouwd kon een tarief vervallen, als het materiaal verstrekt werd door het Rijk, daar alsdan deze ambachtsman schoenen zou repareeren, evenals de timmerman timmert en de kwartiermeester wachtdienst doet of scheepswerkzaamheden verricht, doch gelet op eene altijd lastig blijvende contrôle is een tarief, doch zoo laag mogelijk gesteld, wel te verdedigen.

Op een schip als Hr. Ms. „Wassenaer", waar aan boord ongeveer 300 jongens zijn, op een leeftijd dat veel schoenenreparatie voorkomt, zou eene aanbesteding aan wal wellicht zeer voordeelig voor de betrokkenen uitkomen, terwijl nu door de plaatsing van schoenmakers aan boord wangunst gewekt wordt bij hen, die de zoo lucratieve plaatsing moeten derven en het voorkomt dat het reparatiewerk door schoenmakers buiten de Marine wordt verricht, zeer begrijpelijker wijs tegen minderen prijs, dan het tarief aangeeft. Op een der schepen kwam het zelfs voor dat een der schoenmakers het leeuwenaandeel der reparatie verkrijgende, dit gedeeltelijk uitbesteedde, voor veel minder, aan zijne collega's aan boord.

Mijn oogmerk, bij het schrijven over deze aangelegenheid, is niet dat ik uitsluitend eene verandering beoog, ook ten gunste komende van de afdeeling jongens, waarbij ik geplaatst ben, maar wel om onder de aandacht te brengen: dat tot dusver de regeling van het schoenmakersbedrijf aan boord eene geldwinning is voor hen, die het ambacht uitoefenen, bijna immer ten koste diergenen, die reparatie aan hun schoeisel behoeven, en deze aan boord moeten laten verrichten.

E.

AFTUIGEN.

'tZit tegenwoordig erg in de lucht, 't is zeer in trek om af te tuigen. Of 't iets nieuws is, dan wel reeds lang de mode, kan ik niet beoordeelen.

Ook wij, marine-officieren doen er aan mee; niets wordt gespaard, het nieuwe materiëel wel 't allerminst.

Het is dan ook wel 't gemakkelijkste, dat aftuigen; men kan 't op de zwakste gronden doen, bijval vindt het altijd. Losse, Indische courantenberichtjes zijn voldoende aanleiding, en menigeen is zoo gewend om af te tuigen, dat hij alles, wat in die richting is, onvoorwaardelijk als juist aanneemt. Wee dengene, die zich er tegen verzet. Er zijn dadelijk wel tien anderen klaar om zijn twijfel te laken en zoo noodig nog belachelijk te maken.

Tallooze malen woonde ik het bij dat deze of gene in 't publiek, althans in tegenwoordigheid van niet-marine-officieren, leeken, door ééne enkele critische opmerking al ons materiëel wegpraatte, verpletterde.

Zou dat werkelijk zoo goed zijn en in het belang van de marine, als men bij die gelegenheid wel eens wil doen voorkomen? „'t Is de eenige manier om tot verbetering te geraken", zeggen die lui. Daargelaten dat het me minstens onwaarschijnlijk toelijkt dat verbetering, waar die noodig mocht zijn, van dien kant zou moeten komen, beschouw ik een dergelijk optreden als eenigszins unfair en beslist strijdig met ons belang, wanneer men daaronder ten minste verstaat dat we mettertijd in 't bezit van een goede degelijke kleine vloot zullen geraken.

Dat belang brengt mee dat het ontwikkelde publiek niet uitsluitend afbrekend worde voorgelicht in marine-zaken, en zeker is het niet meer dan billijk dat daarbij den toehoorder een behoorlijke maatstaf in handen worde gegeven om zich zelf eenigszins een oordeel te kunnen vormen over de juistheid der critiek, 't zij dan afbrekend of opbouwend. Elk burger eigent zich soms een stukje van de rechten der volksvertegenwoordiging toe om verantwoording te vragen over zijne belastingpenningen. In marine-zaken is dan de marine-officier de aangewezen vraagbaak. Op die wijze oefenen wij invloed uit op de publieke opinie, klein misschien, maar des te grooter naarmate dat publiek meer leek is.

Men wil dat zijne belastingpenningen goed besteed zullen worden. 't Is heel moeilijk om daarover te oordeelen; en om den leek in 't algemeen in staat te stellen zich een zuiver beeld te vormen en goed te apprecieëren, wil het me toeschijnen dat men zich niet mag beperken tot een paar los daarheen geworpen afbrekende oordeelvellingen, doch vergelijken-

derwijs moet spreken. Hierbij moeten gelijksoortige grootheden aan elkaar getoetst worden, dus b.v. de K. N. M. aan die van vreemde naties, onze oorlogsschepen aan andere oorlogsschepen. Er kan niet genoeg gewezen worden op 't onlogische van het vergelijken van ongelijksoortige grootheden. Te veel reeds werden de technische onderdeelen van onze nieuwere schepen, met name machines en ketels, geheel ten onrechte getoetst aan die van mailbooten.

Ik ben niet bij machte te beoordeelen in welke mate en hoe lang reeds dat systeem van „door dik en dun aftuigen" voortgewoekerd heeft en nog zal voortgaan de marine bij het groote publiek in discrediet te brengen.

Maar dat het reeds veel kwaad heeft gesticht door bij talooze ontwikkelde menschen een vastgeroest onjuist beeld te vormen van onze marine en speciaal ons materiëel, dat staat vast.

Hoevele opmerkingen en vragen kan men niet dikwijls hooren èn in Holland èn aan de Indische kletstafels — om niet te spreken van hoonende spotartikelen in de Indische dagbladen — die spreken van een soort van medelijden met een „verloren zaak".

Kwetsend zijn ze dikwijls door de onjuistheid, meer nog door de losheid der gronden, waarop men een treurig verschijnsel (van hooren zeggen) tot feit wil verheffen.

En juist in den tegenwoordigen tijd lijkt me die scheeve voorstelling, die het publiek zich dikwijls vormt door onze eigen schuld, zoo te onpas.

L. L. F. DE GREVE,
Luitenant ter zee 2e klasse.

Hr. Ms. „ZEELAND" NAAR ZUID-AMERIKA EN WEST-INDIË.

Nadat Hr. Ms. „Zeeland" ongeveer $5^1/_2$ maand, slechts korten tijd onderbroken voor 't regelen van torpedo's en een reisje naar Kopenhagen, op de werf te Willemsoord had doorgebracht tot het ondergaan van eenige kleine reparatiën en voorzieningen, werd zij den 18^{en} Januari geïnspecteerd door Z. E. den vice-admiraal, directeur en commandant aldaar. Na de inspectie werden te half een de trossen los gegooid en met behulp van een sleepboot de haven verlaten en na het afgeven van het voorgeschreven saluut van 15 schoten, onmiddellijk door het Schulpengat naar zee gestoomd. Het weder was nogal stormachtig, doch zulks belette niet, dat met een 10-mijls vaart de Noordzee gepasseerd en den volgenden morgen Dungeness aangedaan werd. In het Kanaal waren wind en zee minder en werd met 11-mijls vaart stoomende op Hâvre koers gesteld. Te 11^u 30^m V. M. van den 19^{en} Januari werd de kust van Frankrijk verkend en eenigen

tijd later een loods overgenomen, hetwelk op de kaarten sterk wordt aangeraden. Aangezien de tijd van hoogwater reeds was verstreken, werd op de reede geankerd en het gebruikelijk saluut gedaan. 's Avonds te half elf werd het anker gelicht en door een vrij nauwe vaargeul, afgebakend door gasboeien, naar binnen gestoomd. Voor die geul zijn eenige geleidelichten opgesteld doch voor oningewijden moeielijk te vinden en te onderscheiden tusschen de vele andere lichten, zoodat 't gebruik van een loods gebiedend noodzakelijk is. Zeer handig bracht deze dan ook 't schip tusschen de hoofden en de sluizen door, 't welk geen gemakkelijk werk is, dank zij de nogal scherpe bochten welke gemaakt moeten worden, en werd gemeerd in 't bassin de l'Eure. Om de vele bezwaren verbonden aan een getij-haven ('t verval is ± 25 voet) eenigszins te verminderen is een plan uitgewerkt en gedeeltelijk reeds in uitvoering, 't welk met de reeds bestaande vele dokken en bassins deze druk bezochte havenplaats zeer ten goede zal komen. Nu kan men n.m. slechts 1 uur vóór en 1 uur nà hoogwater bij springtij in de haven komen, terwijl bij gewoon tij zulks een paar uur vóór en nà hoogwater 't geval is, 't welk natuurlijk een zeer groot ongerief is, te meer daar men ook niet altijd op de reede kan ankeren; bij N.W. wind b.v. is zulks onmogelijk.

'''t Nieuwe plan beoogt 't bouwen van twee pieren in zee ongeveer als bij IJmuiden, zoodat een voorhaven gevormd wordt, welke diep genoeg uitgebaggerd zal worden tot 't opnemen van schepen, welke gedeeltelijk op boeien gedeeltelijk langs kaden kunnen meren. Bij de basis der pieren komen los- en ligplaatsen voorzien van hangars, zoodat men zoo noodig buiten de sluizen kan blijven. Verder beoogt 't plan 't afsnijden, opruimen en bevaarbaar maken van eenige bestaande dammen en hoofden, waardoor bij 't binnenkomen in de bassins niet zulke bochten gemaakt behoeven te worden, en eindelijk 't baggeren van twee geulen buiten de pieren tot op 45 en 25 dM. diepte bij laag water. 't Kolenladen ging hier vrij vlug, dank zij een lichter, welke naast 't schip kwam te liggen en waardoor met betrekkelijk weinig personeel met niet al te groote inspanning vrij veel tonnen werden overgenomen. Op vele, zoo niet de meeste plaatsen ziet men aldus oude onbruikbare schepen als lichters nog goede diensten bewijzen en 't kwam ons voor dat te Willemsoord met zijne gebrekkige en zeer veel arbeidsvermogen verslindende inrichtingen tot kolenladen in die richting veel veranderd en verbeterd zou kunnen worden. Oude en onbruikbare schepen of vaartuigen hebben wij toch genoeg, en de magazijnen, welke nu één of meer meters onder den beganen grond en menigmaal vele tientallen van meters van 't schip af liggen, zouden meer voor reserve-voorraad knnnen dienen.

Hâvre is de tweede handelshaven van Frankrijk en mag zich verheugen in het bezit van vele ruime bassins en alle mogelijke hulpmiddelen om het den handel en de scheepvaart gemakkelijk te maken, vooral vallen in het oog de goede verlichting der

terreinen door booglicht, de vele drijvende kranen, welke ook zich zelf voortbewegen, en de vele douanen, die het ons ook gemakkelijk maakten, daar ook zij de mandjes kolen telden welke binnen boord werden gebracht.

Heel veel aantrekkelijks bezit Hâvre niet, vooral niet voor een Fransche stad; wel vindt men er een komedie en théatre, doch daarmede is dan ook alles gezegd, 's zomers is het er misschien aardiger door de nabijheid van Trouville.

Na 600 ton te hebben overgenomen verliet Hr. Ms. „Zeeland" den 24sten Januari deze eerste pleisterplaats, koers stellende naar St.Vincent, ten einde aldaar den kolenvoorraad aan te vullen, zoo noodig deklast te nemen en dan vandaar den grooten oversteek naar Buenos-Ayres te wagen. Want na de ondervinding welke men in de nu volgende dagen opdeed, bleek dat het zeer moeielijk te schatten is hoeveel K.G. kolen per I.P.K. of per mijl benoodigd zijn met dit schip met zijn onbetrouwbare condensors.

Van Hâvre vertrekkende, werd zeer spoedig opkoken geconstateerd en na een onderzoek van hoofd- en hulpcondensors bleek dat B.B. hulpcondensor lek was en deze dus te werk staande bij het stoomklaar maken het ketelwater brak had gemaakt. Er werd nu verder gestoomd met de beide cylindrische ketels, die minder gevoelig zijn voor een weinig zoutwater, en in de w.p. ketels het water ververscht. De hoop dat het nu beter zou gaan, werd echter niet verwezenlijkt, daar het opkoken zich wederom vertoonde. Doorstoomende met 72 slagen en 5 ketels aan, waarbij dus het stoomhouden gemakkelijker en geregelder kon zijn, kwam het medevoeren van water in de cylinders toch nog voor. Het stoken en voeden der w.p.ketels, wanneer deze onrustig zijn, vereischt nog al zorg, hetwelk men niet in voldoende mate kan verwachten van het jonge en ongeoefende personeel, daar men toch stokers 2e kl., dus menschen, die niets behoeven te kennen, ook niet stoken — voor de bediening der vuren moest gebruiken. Sedert de vorige reis naar West-Indië is toch het stokerspersoneel ongeveer voor de helft verwisseld, hetwelk niet ten goede komt aan de behandeling van het moderne materiëel, waarbij routine en ondervinding zoo zeer op den voorgrond treden. Het nu en dan opkoken bleef aanhouden, tot op den 28sten Januari B.B.-hoofdcondensor bij onderzoek lek bleek; 3 lekke pijpjes werden vervangen door stoppen en eenige werkbosjes aangezet en verpakt.

Een zeilschip liep dien dag den kruiser op.

31 Januari moest B.B.-hoofdcondensor wederom onderzocht worden en bleken weder eenige pakkingbusjes lek. Doordat als gevolg van het opkoken en hierdoor meevoeren van water naar de machines de metallieke pakkingbossen van zuiger- en stoomschuifstangen zwaar lekten en hierdoor het ijdel zeer slecht werd, was den 1sten Februari de stoomkracht van dit schip van dien aard, dat gedurende bijna twee wachten geen stuur in het schip gehouden kon worden.

Daar het opkoken steeds voortging, werd 1 Febr. S.B.-condensor weêr onderzocht, doch niet lek bevonden.

Den 2^{en} Febr. werd B.B.-condensor weêr onderzocht, niet lek bevonden en verder doorgestoomd met 60 slagen tot St. Vincent, gedurende welken tijd geen last meer werd ondervonden van het meevoeren van water.

Te St. Vincent den 4^{en} Febr. aangekomen, werd de machinekamer zeven dagen tijd gegeven om alles weêr in orde te brengen, de voornaamste werkzaamheden waren dan ook: het in- en uitwendig schoonmaken der w.p.-ketels, uitwendig schoonmaken der cylindrische, al het ketelwater ververschen, metallieke pakkingbossen losnemen en in orde brengen, alle fanmachines losnemen en in orde brengen, hoofd- en hulpcondensors nazien en onderzoeken, waarbij bleek dat in S.B.-hoofdcondensor 3 en in B.B.'s 1 pijpje lek was. Ondertusschen werd aldaar 607 ton (bruto) steenkool overgenomen; aangezien het schip geen stoomlieren had, wilden de negers niet laden en moest de equipage de zakken overwippen. waarop door negers de brandstof in de ruimen gestuwd werd. Werkende met de geheele equipage en flink aanpakkende werd per dag van ongeveer 7$^1/_2$ werkuur gemiddeld 150 ton overgenomen. Op de reede lag de Engelsche kruiser 2^e kl. „Cambrian", welke met hare stoomlieren $\pm$ 70 ton per uur overnam, volgens opgave van haar commandant. De „Cambrian" deed daar eenigszins dienst als stationsschip, deelde aldaar vrijwel de lakens uit en verleende assistentie aan de vele transportschepen, welke aldaar hunne kolenruimen vulden ten einde aan de Kaap daarvan verschoond te blijven met het oog op den enorm hoogen prijs welken men aldaar er voor moest betalen. Wel waren te St. Vincent de prijzen ook hooger, doch dank zij het contract, kreeg de „Zeeland" ze voor veel minder.

Een beschrijving van St. Vincent te geven zal wel geheel overbodig zijn, daar al de lezers er wel eens of vermoedelijk wel meermalen geweest zullen zijn; Washington-head was nog altijd op zijn plaats en het eiland even dor als vroeger, alleen was de bedrijvigheid nu grooter, daar een groot aantal stoomschepen voortdurend kolen aanbrachten en vele groote gehuurde transportschepen, hetzij met gezonde, hetzij met zieke en gewonde Engelsche soldaten, ze weer even vlug weghaalden. Zoo zagen wij ook aldaar arriveeren een boot met het Canadeesche contingent, welke boot aan weerszijden een groot bord had, waarop geschilderd „Canadian contingent" om zoo aan de geheele zeevarende wereld te toonen de loyauteit van die kolonie voor het moederland.

Enkele longroom-bezoeken werden gewisseld met de „Cambrian", een kruiser ongeveer van onze grootte maar natuurlijk zwaarder gewapend. Tijdens ons verblijf te St. Vincent konden wij niet veel te weten komen omtrent den stand van den oorlog, maar werden wij verrast door een telegram van het Departement van Marine, waarin de reis naar Zuid-Amerika afge-

last en de order bekomen werd via Suriname-rivier, alwaar dan de „Sommelsdijk" ontmoet zou worden, en St. Lucia naar Curaçao te stoomen. Aan deze lastgeving werd voldaan en den 10en Febr. 's avonds de reede van St. Vincent verlaten, koers naar 't lichtschip voor bovengenoemde rivier.

Eenige dagen voor aankomst te St. Vincent was assistentie van dek verleend met 18 hulpstokers tot het verwerken der kolen en na 't vertrek moest zulks spoedig weer verleend worden, aangezien vele en vooral jonge stokers ziek werden.

Op dit traject hadden we een mooie gelegenheid en hielden de machines zich goed, behalve den 16en Februari, toen weêr gedurende eenige wachten met één machine gestoomd moest worden, aangezien B.B. condensor onderzocht en lek bevonden werd.

Den 18en Febr. 's morgens werd geankerd op de Surinamebar, waarbij wij weer konden begrijpen hoe moeielijk het is aldaar land te maken, doòr den zwaren stroom welke langs de kust loopt, het lage land zonder kenbare punten en het lichtschip hetwelk niet ver te zien is, indien men geen goede plaatsbepalingen den laatsten tijd gehad heeft.

Geen „Sommelsdijk" werd aldaar gevonden; aan een boot der W.-I. mail, welke gedurende eenige uren in den modder gezeten had, werd verzocht ons te Paramaribo te rapporteeren en werd een sloep naar 't lichtschip gezonden om te informeeren of de „Sommelsdijk" al binnen was, hetgeen echter ontkennend werd beantwoord.

Ten einde eenige zekerheid te hebben waar Hr. Ms. „Sommelsdijk" zich bevond en wanneer zij hier verwacht kon worden met 't oog op 't zoo noodig in subsistentie doen opnemen van een tiental schepelingen, die overgeplaatst moesten worden, werd den volgenden morgen vroeg de stoomsloep met eene sloep als voorraadsmagazijn van water en kolen op sleeper naar binnen gezonden. Door de welwillende medewerking van Zijn HoogEd. Gestr. den gouverneur van Suriname en den directeur der „Cable Français", vernam de officier van piket dat Hr. Ms. „Sommelsdijk" van Curaçao vertrokken was naar Fort de France (Martinique) en dat zij den 23sten Februari van daar naar St. Lucia zou vertrekken. Na terugkomst der sloepen werd dus den 20sten Februari 's avonds 't anker gelicht en naar St. Lucia de reis vervolgd, alwaar op den morgen van den 23sten de baai ingestoomd en geankerd werd.

Ondertusschen was ook de „Sommelsdijk" verkend, die ongeveer een half uur later naar binnen stoomde en meerde om kolen te laden.

't Verblijf te St. Lucia was als gewoonlijk gekenmerkt door kolen laden, aangename wandelingen werden gemaakt, vriendschappelijke bezoeken met de officieren van 't garnizoen gewisseld, waarbij natuurlijk de oorlog zelden een punt van gesprek was; minder verstandig waren zooals te begrijpen is, de negers en de bevolking, die ons nariepen „boer" en wel zoo vriendelijk waren ons de slechte tijdingen op straat mede te deelen.

De consul was weer zeer beleefd en behulpzaam en bood den 27sten Februari aan commandanten en officieren van beide schepen eene avondpartij aan, waarvan zeer velen met groot genoegen gebruik maakten, als hebbende in den loop der tijden hier vele kennissen gemaakt.

Den 28sten Februari 's morgens werd St. Lucia verlaten en 2 Maart Curaçao bereikt, alwaar in 't Schottegat geankerd werd.

Hr. Ms. „FRIESLAND" TE PORT-NATAL, LOURENÇO MARQUES, ENZ.

(Vervolg).

De Engelsche ingezetenen te Durban schijnen het den heer Balwé, den Hollandschen consul aldaar, zeer kwalijk genomen te hebben, dat hij in den toen al voor Engeland niet gunstigen oorlogstijd groote en kleine feestjes heeft gegeven ter eere van de Nederlandsche officieren.

De partij één dag voor ons vertrek gegeven, moest het vooral ontgelden, dáár zouden volgens een der plaatselijke bladen door de dertig feestvierenden onder meer 67 flesschen jenever zijn gedronken en speeches zijn gehouden op de presidenten der 2 Republieken, de overwinning der Boeren en nog veel meer weet de vindingrijke redacteur van dat schendblad van die partij te vertellen, waar vele Engelschen zich zeer goed amuseerden.

Den 23 Januari kwamen de beide Hollandsche militaire attachés hier met de „Gironde" aan. Deze mailboot was vol passagiers, o. a. de Russische ambulance, welke 30 leden telt en vele Franschen, Oostenrijkers en Russen, die eens een kijkje (!) gingen nemen in de Transvaal.

De „Gironde" had te Mozambique de mail niet overgegeven aan het Fransche oorlogsschip „Nielly", omdat de commandant van dit laatste aldaar van de Fransche regeering het bericht gekregen had, dat Engeland meer gematigd zou optreden tegen vreemde mailbooten.

Den 24 Januari kwam ook de zoo zeer in haar reis vertraagde „Bundesrath" hier aan, op welk schip, ofschoon het zijne gansche lading te Durban loste, de Engelschen geen contrabande hebben gevonden. De groote hoeveelheid suiker, die het aan boord had, voor Lourenço Marques bestemd, is ook doorgelaten, omdat de Engelsche regeering den invoer van levensmiddelen voor deze stad weder heeft toegestaan.

De directie der Duitsche Oost-Afrika-lijn eischt nu van de Engelsche regeering 700 pond schadevergoeding per schip en per dag voor de door haar veroorzaakte vertraging.

Nu de Engelschen den levensmiddelen-invoer alhier weder hebben toegestaan, hebben zij tegelijkertijd pressie op de Portugeesche regeering uitgeoefend, om den doorvoer er van naar de Transvaal te beletten, waaraan de Portugeezen onmiddellijk gevolg hebben gegeven, zoodat nu alles voor de Transvaal ten strengste wordt onderzocht, zelfs gingen zij in hun ijver zoo ver, dat zij o. m. de bagage van den Russischen militairen attaché kolonel GOURKO geheel hebben doorsnuffeld, over welke handeling deze zich bij de Russische regeering heeft beklaagd.

Nu de Portugeezen, die tot nu toe beide partijen alhier veel meer hebben toegestaan, dan met een strikte neutraliteit was overeen te brengen, hierin zoozeer ten nadeele van de Transvaal verandering hebben gebracht, laat deze laatste zich nu ook niet onbetuigd en waarschuwen alle groote Boerenbladen de Engelsche regeering niet te veel pressie uit te oefenen op de Portugeesche, omdat zij anders wel eens weerwraak zouden kunnen nemen, daar de Engelschen vele bezittingen hebben in Oranje Vrijstaat en Transvaal.

De nieuwe Engelsche opperbevelhebber Lord ROBERTS heeft onmiddellijk na het aanvaarden van het bevel uit de Kaapstad eene proclamatie uitgevaardigd, waarbij hij strenge straffen stelt op het in het Engelsche leger zoo gebruikelijke rampassen. Van zijn voorganger Sir REDVERS BULLER wordt nimmer meer gesproken, zoodat het gerucht als zou hij gesneuveld zijn meer en meer waarschijnlijk wordt; in elk geval is hij niet meer bij de legerafdeeling aan de Tugela, daar deze door Sir CHARLES WARREN wordt gecommandeerd.

Zooals de Boeren gewild en verwacht hebben is het gebeurd, en hebben de Engelschen andermaal de sterke Boerenstellingen aan de Tugela aangevallen, waarvoor zij weder het hoofd hebben gestooten, en waarbij zij ditmaal een verlies hebben geleden, dat aan gevangenen, dooden en gewonden op minstens 4000 wordt geschat.

De Boeren hadden eene stelling ingenomen aan de Boven-Tugela van 18 Eng. mijlen lang, naar welke zij al hun beschikbare manschappen hadden gedirigeerd.

Zoo hadden zij het $^1/_3$ der niet opgeroepen manschappen onder de wapenen laten komen, die bijna allen naar de Tugela zijn gezonden. Geen verloven werden in dien beslissenden tijd gegeven en alle reeds verleende werden ingetrokken.

Op meesterlijke wijze hebben zij weder gebruik gemaakt van hunne sterke „Interior position", „o. a. waren er troepen van de Zuidelijke Vrijstaatsche grens naar de Tugela getransporteerd", zoodat zij aldaar een leger hadden van minstens 30000 man, onder generaal JOUBERT.

De Vrijstaatsche troepen maken het reeds lastige om een Boer achter zijn kopje te ontdekken voor de Engelschen nog lastiger, daar zij in een soort van khaki-linnen gekleed zijn, bijna geheel van kleur als de oppervlakte der kopjes.

Thans, nu de Engelschen overal zijn teruggetrokken, zijn deze troepen weder naar hunne grenzen teruggekeerd.

De Boeren schijnen nu het tijdstip gekomen te achten om Ladysmith te laten vallen, waarvoor zij o.a. de Kliprivier „een stroompje nabij Ladysmith" hebben afgedamd, om zoodoende de kom waarin deze stad ligt, geheel of gedeeltelijk te inundeeren. Dit werk geschiedt onder leiding van een voormalig Hollandsch genie-officier, thans ingenieur bij de Z.A.S.M., welke maatschappij „door middel harer vele bekwame ingenieurs en employés" der Republiek in dezen tijd onschatbare diensten bewijst.

Zooals zich laat begrijpen is de geest onder de Boerentroepen uitstekend, iets wat minder van de Engelschen gezegd kan worden, bij wie de opperbevelhebber der troepen aan de Tugela, gedurende het laatste dagenlang durende gevecht aldaar, aan de officieren had gelast ten strengste toe te zien, dat de manschappen der versche troepen geen woord konden wisselen met de reeds in den strijd geweest zijnde, die zij kwamen aflossen.

Dezelfde tactiek is door Lord METHUEN gebezigd bij zijn gevecht aan de Modderrivier, die daar ook vreesde, dat de versche troepen zouden gedemoraliseerd worden, door de voor hen zoo weinig roemrijke verhalen, die hunne voorgangers zouden kunnen doen. Behalve van de Boeren hebben, en „dat geldt v.n. voor de pas uit Engeland gekomen regimenten", de Engelschen zeerveel van het klimaat te lijden, dat in de zomermaanden December, Januari en Februari niet voor het Indische in warmte onderdoet, 37° C. komt hier thans in de middaguren herhaaldelijk voor. De gezondheidstoestand op de zich van tijd tot tijd hier bevindende oorlogsschepen laat ook veel te wenschen over, bij ons aan boord is hij echter gunstig.

Daar het schip schoon is en het kolenladen sinds Durban niet meer is geschied, wordt nu de diensttabel elken dag geregeld afgewerkt, wat gelukkig het hoogst eentonige leven hier eenigszins breekt, want behalve het in- en uitgaan van Engelsche oorlogsschepen en mailbooten, ziet men hier niets bijzonders. Den 12en Februari kwam hier de Duitsche mailboot „Kanzler" binnen, die ons, onder luid gejuich der passagiers, voorbijvoer, waaruit wij, en niet ten onrechte opmaakten, dat er vele Hollanders aan boord waren. Het bleek de 3e Nederlandsche ambulance, onder den heer VAN RIJKEVORSEL, Doctor in de wis- en natuurkunde te zijn. De overige leden waren Dr. JANSEN, Dr. VAN HOUTUM, Dr. VAN DER GOOT, Dr. CARTIES VAN DISSEL en 4 pleegzusters. Verder waren aan boord de Hollandsch-Russische ambulance en de beide militaire attachés van het Nederlandsch-Indische leger, n.l. de Luitenants NIX en VAN ASSENBERGEN.

De beide ambulances en de attachés brachten ons den morgen na hunne aankomst een bezoek aan boord, waar wij hen, daar wij er van te voren van verwittigd waren, eenigszins feestelijk hebben ontvangen, zoodat zij zeer tevreden over de „Fries-

land" weer naar hun eigen schip terug gingen.

Het deed ons allen zeer veel genoegen te hooren, dat de dames-verpleegsters dezer ambulance 1e klasse hadden gereisd, waardoor de reis voor haar veel prettiger en geriefelijker was geweest, dan voor hare niet zoo gelukkige zusters der vorige ambulance, die de reis in de 2e klasse hebben gemaakt.

De Transvaal-bezoekers die met de „Kanzler" zijn medegekomen, hebben niet zoo gemakkelijk hunne reis naar dit land kunnen voortzetten als hunne voorgangers.

De Gouverneur-Generaal alhier heeft hun geen pas willen verstrekken, tenzij zij eene schriftelijke verklaring aflegden, dat zij in geen verbinding stonden tot de gefedereerde legers. Na het teekenen van deze, voor de meesten zeer onschuldige betuiging, mochten zij doorgaan.

De Noorsche bark „Regina" van Semarang, is eindelijk te Durban weder vrij gelaten en is weggezeild met achterlating van het spoormaterieël, dat tot na den oorlog in beslag is genomen.

De Natalsche bladen waren zeer neerslachtig na de laatste gevechten aan de Tugela, waarvan zij zulke hooge verwachtingen hadden en die zoo ongelukkig voor de Engelschen zijn afgeloopen. Natal lijdt zeer door den oorlog, herhaaldelijk leest men dat groote handelshuizen hunne betalingen hebben gestaakt en gaan er dientengevolge in die kolonie zeer vele stemmen op tegen het voortzetten van den krijg.

De Boeren hebben na hun succes aan de Tugela, de aldaar meegevochten hebbende Vrijstaatsche troepen naar de Zuidelijke Vrijstaatgrens teruggezonden, éénsdeels omdat zij die versterking niet meer noodig oordeelden tegen den geschokten vijand, anderdeels doordat zij bericht hadden ontvangen dat de Engelschen aldaar preparatieven tot een aanval maakten.

Met behulp van den spoor waren deze troepen tijdig terug om deel te nemen aan het gevecht te Colesberg op den 8 Februari, alwaar de Engelsche troepen andermaal het onderspit moesten delven.

Reeds eene week na de laatste nederlaag aan de Tugela, vielen de Engelschen andermaal de Boerenstellingen met groote hardnekkigheid aan, en werden zij weder teruggeworpen, o. a. met zeer groot verlies te Colenso, te Molendrift en te Porisdrift.

Nabij de laatste plaats hebben de Engelschen met 36 stukken geschut aangevallen, waarmede zij in de grootste wanorde moesten terugtrekken; alleen de zuiver defensieve houding der Boeren, die steeds van de vervolging afzien, redde vele dier kanonnen voor de Engelschen.

De Boeren-linie strekte zich uit van Olivierspoort tot den Helpmekaarspas, en daar waar geen beschermende kopjes waren, zijn loopgraven gemaakt, zoo diep dat zelfs geschut en paarden er zich veilig in kon verplaatsen.

De Boeren zaten twee aan twee, „één man die laadde en één die schoot, welke elkaar aflosten"; waarbij tusschen elk twee-

tal 20 yards tusschenruimte was. Op de zwakkere en domineerende punten stond het geschut, terwijl op verschillende plaatsen reserve-afdeelingen verdekt waren opgesteld, om op de bedreigde punten ter hulp te kunnen komen.

Achter de zeer sterke eerste stelling was ook weder een tweede gereed gemaakt, om terugtrekkende troepen op te nemen.

De Engelschen aan de Tugela onder Generaal BULLER „van wien nu weder melding wordt gemaakt en die een schot in de kaak schijnt gehad te hebben", hebben weder dezelfde misslagen begaan als in al hunne vorige gevechten.

Weder hebben zij hoogst onvoldoende verkend, weder was hunne artillerie bijna niet door infanterie gedekt en nogmaals hebben zij de misschien tegen Inlanders zeer goede, doch hier hoogst gevaarlijk en nutteloos gebleken storm-taktiek gevolgd.

Wel hebben zij eene omtrekkende beweging willen uitvoeren, doordat zij getracht hebben bij Vrijheid in de Transvaal door te dringen, „waarbij zij met groot verlies, 165 gevangenen en verlies van alle munitie zijn teruggeslagen", doch in plaats van die te combineeren met hun frontaanval, voerden zij beide bewegingen na elkaar uit, waardoor zij bij beide een groot échec leden.

Zoo slecht was weder de vuurdiscipline, dat bij de meeste tot dicht bij de Boerenstellingen gevallen Engelsche soldaten de vizieren nog op den openingsafstand stonden; zelfs werden er Lee-Metford geweren gevonden, waarop de vizier-beschermers waren vastgeroest.

De Boeren daarentegen zijn zóó goed op de hoogte van de stellingen des vijands en van zijne plannen, „welk laatste de Engelschen hun zeer gemakkelijk maken, door hun dagen lang voorbereiden"; dat zij geholpen door hun sterke „interior position", waarvan zij met weergalooze behendigheid gebruik maken, niettegenstaande hunne numerieke minderheid toch op de punten waar de Engelschen aanvallen, tijdelijk eene macht hebben welke die des vijands in getalsterkte evenaart.

Een deel van het succes aan de Tugela wordt aan Generaal LUCAS MEIJER toegeschreven, terwijl wegens zijne goede diensten het Iersche korps van Kolonel BLAKE zeer wordt geroemd. Dit korps bestaat in tegenstelling met andere niet Transvaalsche korpsen uit Ieren, Amerikanen en Franschen, die allen langen tijd in het land zijn geweest, en die goede ruiters en schutters moesten zijn om door Kolonel BLAKE te worden aangenomen.

Twee Ieren, de majoor O. BRIDE en kapitein M. CALLUM, voeren onder dezen het bevel.

De Gouverneur-Generaal van Mozambique, een Boerenvriend, heeft aan zijn reeds lang gekoesterd plan om voor eenige maanden met verlof naar Lissabon te gaan, thans gevolg gegeven en vertrekt met zijne familie met de „Gironde" van hier.

Een aardige verrassing bereidde de heer POTT een dezer dagen onze equipage, door hun 5000 sigaren ten geschenke te geven, welk cadeau te meer werd geapprecieërd daar de meesten

hunner in langen tijd al geen sigaar gerookt hadden, voor welk luxe-artikel men hier minstens 5 maal zooveel betaalt als in Holland.

Door de goede zorgen van den heer POTT krijgen wij ook steeds onze mail zoo spoedig mogelijk na aankomst, wat anders bij een Portugeesch postkantoor niet zoo heel vlug en correct gaat. Met de mail van den 11en Februari kregen wij o. a. vele uitknipsels uit couranten, waarin de dwaaste verhalen van de „Friesland" stonden, maar waarover veler bloedverwanten zich ongerust hadden gemaakt, wat niet te verwonderen is, waar o. a. de beginletter van den naam van een der officieren als gesneuveld of gewond in het zoogenaamde gevecht met een Engelsch oorlogsschip wordt opgegeven.

Wij kunnen ons niet voorstellen hoe zulk een laf gerucht verspreid en in de dagbladen opgenomen is kunnen worden, vooral omdat er met de „Friesland" tot nu toe niets bijzonders is gebeurd.

Ik geloof dat de kinderachtige grappenmaker, die de verspreider er van is, zeker eenige hoogst onaangename momenten zou hebben doorgebracht, wanneer hij tegenwoordig had kunnen zijn op Hr. Ms. „Friesland", kort na de aankomst van die berichten.

Het aantal der hier gestationeerde Engelsche oorlogsschepen is thans met één vermeerderd, nl. den 3e klasse kruiser „Racoon", die hier den 13en een der andere oorlogsbodems in de haven kwam vervangen. Gewoonlijk liggen er twee dier bodems alhier, welke, na eenige dagen hier gelegen te hebben, door een der voor de baai kruisende schepen worden afgelost.

Het Amerikaansche zeilschip „Sea Witch" is den 15en Februari door een Engelsche gunboat aangehouden, doch niettegenstaande het met meel voor de Transvaal geladen was, weder vrijgelaten, omdat zijn kapitein den Engelschen commandant bewees, dat hij zich reeds in de territoriale wateren van Portugal bevond.

In den nacht van den 16en d. a. v. kwam het schip alhier aan, waar het nu druk bezig is zijne lading te lossen.

Na een verblijf van eenige weken in de Transvaal keerde hier dezer dagen een Amerikaansch regeeringspersoon terug, die behalve Pretoria ook het gevechtsterrein had bezocht, dat hier en daar een vreeselijken aanblik moet opleveren, omdat de Engelschen nog al eens schijnen te vergeten, hunne dooden te begraven.

De uitwerking der bij de Boeren gebruikt wordende Creuzotkanonnen noemde hij allerhevigst. Slechts het zware Engelsche scheepsgeschut schijnt daarmede te kunnen wedijveren in dracht en uitwerking.

In de werkplaatsen van de Z.A.S.M. is men thans bezig een houwitser te maken, daarbij geholpen door een tiental werklieden van Creuzot, die zich aldaar bevinden, en welke ook de behulpzame hand bieden bij het vervaardigen van projectielen voor het genomen vijandelijk geschut.

Met dezelfde Duitsche mailboot, waarmede de Amerikaan naar Europa vertrok, zijn ook drie onzer matrozen medegegaan, om in Holland hunne gezondheid te herstellen.

Daar deze boot overvol was met passagiers, waarvan velen ook der 1e klasse reizigers geen hut hadden, was het des te meer te prijzen in den kapitein en den agent der Duitsche boot, dat zij onmiddellijk bereid waren onze zieken mede te nemen en hun een behoorlijke plaats in te ruimen.

Een bekend Transvaalsch ingezetene, die alhier eenige familieleden naar die boot bracht, deelde ons mede, dat een ieder in de Z. A. Republieken zeer verontwaardigd was over het gedrag der Engelschen tegenover Boerengewonden en dooden.

Nadat de Engelschen Spionkop genomen hadden, hebben zij hunne eigene gewonden doen vervoeren en hunne dooden begraven, terwijl, toen de Boeren 2 × 24 uren later dezen kop hernamen, zij hunne dooden nog onbegraven vonden niet alleen, maar zelfs aan de Boerengewonden die er lagen, had geen hunner eenige hulp verleend.

Hoe steekt hierbij af het edelmoedige gedrag van Generaal JOUBERT, die nadat hij van Generaal WHITE door middel van een parlementair had vernomen, dat al zijn verband- en geneesmiddelen op waren, dezen van beide een zeer groote hoeveelheid heeft gezonden.

Ook bevestigde onze verhaler het bericht, dat ik reeds vroeger mededeelde, dat President KRUGER van uit Pretoria alle krijgs-operatiën leidt. Voor het geval dat de krijgskans zich mocht keeren, heeft de president zich voorgenomen zelf naar het front te gaan, om zijne troepen aan te vuren. Voor dat doel rijdt de ruim 70-jarige man elken dag een paar uren paard, in een afgeschoten deel van zijn tuin, ten einde zich de rijkunst, die hij in jaren niet meer beoefende, weder eigen te maken.

Tegenover het huis van den president in Pretoria is de Dopper- of Orthodoxe kerk gelegen, waarin de president minstens éénś per week zelf preekt. Een der Duitsche doctoren van de Ned.-Russische ambulance, die zulk een preek bijwoonde, zeide dat Z.E. een zeer duidelijke heldere stem heeft en dat zijne preek een grooten indruk op de hoorders maakt.

Deze doctor, die reeds voor twee weken met zijne ambulance van hier is vertrokken, is hier teruggekeerd, omdat de Portugeesche tolbeambten nog steeds niet de goederen der Hollandsch-Russische ambulance hebben doorgelaten.

Bij de aankomst dezer ambulance alhier waren hare goederen door de tolbeambten nagezien en hadden deze opgemerkt, dat een inventaris in een kist niet met den inhoud overeen kwam. Onmiddellijk riepen een paar daarbij aanwezige Engelsche toeschouwers (!) contrabande. De, bij het visiteeren aanwezige Duitsche doctor merkte toen, dat bij het inpakken twee der kistinventarissen waarschijnlijk verwisseld waren geworden, en nadat hij dit den tolambtenaren had duidelijk gemaakt, en alle verdere kisten in orde waren, vertrok hij, in de vaste overtuiging, dat de bagage zou volgen.

Toen echter 14 dagen na het vertrek der leden van deze ambulance die goederen nog niet in Petroria waren aangekomen, is deze doctor naar hier teruggekeerd en merkte hij, dat de tolbeambten in de verwisseling der inventarissen een reden gezocht hadden om de ambulance-goederen niet op te zenden. Ook had daartoe bijgedragen de aanwezigheid van vele tenten, die men als oorlogscontrabande had beschouwd.

De Duitsche doctor vertelde mij, dat hij ten duidelijkste den indruk had gekregen, dat een groot deel der tolbeambten door de Engelschen waren omgekocht, om op zulke ignobele wijze de Transvalers te benadeelen.

De Gouverneur-Generaal, bij wien de doctor zich beklaagde, gaf last om alles onmiddellijk door te laten, doch niettegenstaande dat bevel wisten de lagere tolbeambten zoo tegen te werken, dat het wel 3 dagen duurde, alvorens het was uitgevoerd.

Met de Duitsche mailboot „Admiral" kwamen hier den 24[en] Februari een groot aantal passagiers voor de Transvaal aan, alleen ± 100 Hollanders. Diegenen onder hen, die uitgekomen zijn om zich bij het Boerenleger te voegen, krijgen vanaf Komatipoort, „het Transvaalsche grensstation", reis- en verblijfkosten vrij, totdat zij van uit Pretoria bij een der Boeren-commando's worden ingedeeld.

Ofschoon de Boeren liever het formeeren van aparte vreemdelingen-commando's niet zien, nemen zij natuurlijk gaarne enkele individuen aan, die over Boeren-corpsen verdeeld kunnen worden. Evenmin als de „Gironde", die den 22[en] Februari hier binnen stoomde, had de „Admiral" een mail van eenige beteekenis voor ons aan boord.

Sinds in Holland de Nederlandsche posterijen (met eene zeer goede bedoeling natuurlijk) belangstellenden vele raadgevingen in de bladen hebben gegeven omtrent het verzenden van brieven naar de „Friesland", ziet het er met onze correspondentie vrij treurig uit; slechts zij, wier familieleden geen acht geslagen hebben op den welgemeenden raad, krijgen de hun toegezonden epistels op tijd, hetzij met de Engelsche, Duitsche of Fransche mail, welke alle, wat onze brieven ten minste aangaat, hier ongeopend aankwamen.

Voor de groote meerderheid echter neemt alleen de Duitsche mail hoogstens éénS in de 3 weken wat mede, velen onzer waren dus minder prettig gestemd, toen ditmaal de „Admiral" zelfs voor de minder goed bedeelden niets mede nam en zijn wij zeer nieuwsgierig om te weten, welke welmeenende wenk hiervan ditmaal de oorzaak is.

Nog treuriger dan met de brieven is het hier met de wasch en strijkerij aan den wal gesteld, waar men tegen zeer hoogen prijs heel blijde mag zijn, als men al zijn goed na eenige weken weder ongerept terug heeft.

De laatste maal hielden zelfs de waschvrouwen plotseling het waschgoed nog een paar weken, nadat het reeds klaar was,

omdat zij beweerden, nog eenige ponden van het vorige te moeten hebben.

Daar dit niet waar was, en wij hoorden, dat die dames hier op bijna elk schip deze list om nog iets extra's te verdienen toepasten, stelde de commandant er den consul mede in kennis, door wiens toedoen wij eindelijk ons eigendom terugkregen.

De overste heeft daarom aan boord eene strijkgelegenheid laten maken, om in geval van nood, van schaarschte aan strijkgoed n.l. ontstaan door dergelijke trucs, zoo goed en kwaad als het kan, het hoog noodige te laten stijven, waarvoor een handig matroos thans proeven neemt op allerlei daartoe verstrekt oud goed. Dat hij het nog eens zoo ver moge brengen, dat wij op strijkgebied onafhankelijk zijn van Lourenço Marques' bewoonsters, is ons aller wensch.

Den 27en Februari wapperden op de woning en het kantoor van den heer Pott, consul der beide Republieken, de groote vlaggen dier naties, ter eere van den Majubadag. Reeds lang hadden wij naar dezen dag uitgezien, omdat elk inwoner der Republieken, die in den laatsten tijd hier was, ons gezegd had, dat op dien roemrijken datum weder iets grootsch zou gebeuren, en ja, 't is waar gebleken, doch niet zooals wij gehoopt hadden.

Wel schijnen de Boeren een schitterende overwinning bevochten te hebben aan de Tugela, toch daartegenover staat, dat wij tevens het bericht kregen van de overgave van Cronjé en zijne dapperen.

Nadat wij de treurmare van Cronjé's leger hadden ontvangen, zijn wij zeker nog wel 8 dagen lang in spanning geweest, omdat het bericht, dat op Majubadag van Engelsche zijde was gekomen, door den Transvaalschen kant niet werd bevestigd, zelfs werd het de laatste dagen na deze castastrophe, van de zijde der Republieken tegengesproken, doch eindelijk kwam ongelukkigerwijze van daar ook de bevestiging, met de mededeeling, dat tengevolge daarvan het beleg van Ladysmith was opgeheven, omdat de daar gelegerde troepen thans noodig waren tot verdediging van den Vrijstaat.

Hoe jammer, dat juist nu dat beleg moest worden opgeheven, waar de mondvoorraad in Ladysmith bijna was verbruikt; de afdamming der Kliprivier geheel was voltooid en de volvoering van het daarmede beoogde plan slechts wachtte op het wassen der rivier in dit jaargetijde.

De vreugde der Engelschen, na het ontvangen van de voor hen zoo gunstige tijdingen, was begrijpelijkerwijze zeer groot, in Durban o. a. schonken de eigenaars der groote hotels de gasten, die daarvan gediend waren, champagne en allerwege werden geestdriftvolle speeches gehouden op het leger en de beide tot halfgoden verheven aanvoerders Lord Roberts en Lord Kitchener.

Behalve deze tijdingen hoorden wij de laatste veertien dagen niets, daar de beide partijen in dezen voor hen zoo gewichtigen tijd bijna geen berichten doorlaten; alle brieven uit Lourenço Marques naar de Britsch-Afrikaansche koloniën worden teruggezonden, en de brieven en verdere stukken, die uit de beide Republieken worden verzonden, zijn aan een veel scherper censuur, dan tot nu toe, onderworpen, omdat de Boeren bemerkt hebben, dat het den Engelschen aldaar gelukt is, van daar uit voor hun landgenooten belangrijke berichten te verzenden. Zij deden dit o. a. door van tijd tot tijd couranten te versturen, waarin zij onder sommige letters stipjes hadden gezet, welke letters in volgorde te zamen genomen, zinnen vormden, die dikwijls oorlogsberichten van waarde inhielden.

Van bevoegde zijde vernam ik, dat het groote nadeel van een volksleger, n.l. „het gebrek aan discipline", bij de Boeren zich thans ook doet gelden, nu de krijgskans voor hen ten deele gekeerd is, tengevolge van de groote overmacht van den vijand, die thans hier 180000 man in het veld heeft.

President KRUGER heeft nu het oogenblik gekomen geacht, om zelf zijne troepen aan te wakkeren, waartoe hij op verschillende punten aan het front aan de Vrijstaatsche grens is geweest, waar hij overal met veel geestdrift is ontvangen.

Vooral heeft Z.E. gewezen op de hooge waarde der discipline, en heeft hij gezegd, er op te rekenen, dat de verdedigers der Republieken in dezen ook hunnen plicht zullen weten te doen.

Kort na zijn terugkomst in Pretoria zijn van daar naar Lourenço Marques vertrokken 4 leden van den Uitvoerenden Raad, n.l. de heeren: WOLMARANS, DE BRUIJN, WESSELS en FISCHER, die den 13en Maart met de „Kaiser" van de Oost-Afrika-lijn naar Europa vertrekken, naar men zegt, belast met eene politieke zending.

Den 1sten Maart is van hier met de „Gironde" naar Lissabon gegaan de Gouverneur-Generaal van Mozambique en zijne familie.

Toen Z.Excellentie van den wal naar de mailboot werd geroeid, losten alle oorlogsschepen 19 schoten en werd in het want geparadeerd, terwijl bij het passeeren van de „Gironde" de wachten op de schepen stonden aangetreden, en de tamboers of hoornblazers het eeresignaal gaven.

Een officier van piket van de „Ada Mastor" had 's morgens de commandanten van de verschillende oorlogsbodems met de door de Portugeezen te geven eerbewijzen in kennis gesteld.

Even voor dat de „Gironde" vertrok, namen de commandanten der oorlogsschepen van Z.E. en familie aan boord afscheid.

De meeste autoriteiten alhier deden de vertrekkenden mede tot daar uitgeleide, onder hen was ook de Hollandsche consul.

Deze laatste mocht een dezer dagen ondervinden, dat de Engelschen in dezen tijd Nederlanders niet zoo bijzonder goed gezind zijn, daar de Directeur der Castle-line hem voor zijn agent-

schap dier groote stoomvaartlijn heeft bedankt, naar het schijnt op aandrang der regeering.

Lourenço Marques, 13/8 1900.

STATISTISCHE OPGAVEN OMTRENT DEN GEZONDHEIDS-TOESTAND VAN VERSCHILLENDE ZEEMOGENDHEDEN,

DOOR DR. J. A. PORTENGEN, ARTS,

Officier van Gezondheid der 1e kl. Hr. Ms. Zeemacht.

IV. ITALIAANSCHE, V. JAPANSCHE, VI. OOSTENRIJKSCHE MARINE.

Bij vergelijking van de op nevensgaande kaart voorkomende gemiddelde cijfers omtrent de morbiditeit, invaliditeit en mortaliteit der Italiaansche, Japansche en Oostenrijksche Marine, met die welke in de vorige afleveringen van het „Marineblad" zijn gepubliceerd, wordt het volgende in herinnering gebracht.

In de Italiaansche en Japansche rapporten omtrent het aantal zieken en gewonden bij de Zeemacht worden alleen de hoogst ernstige zieken in rekening gebracht. Zieken vrij van dienst aan boord worden numeriek niet verantwoord, welke usance tot een belangrijke daling van het ziektecijfer leidt.

De getallen betreffende de invaliditeit stellen in casu voor de militairen die voor altijd ongeschikt voor den zeedienst zijn verklaard.

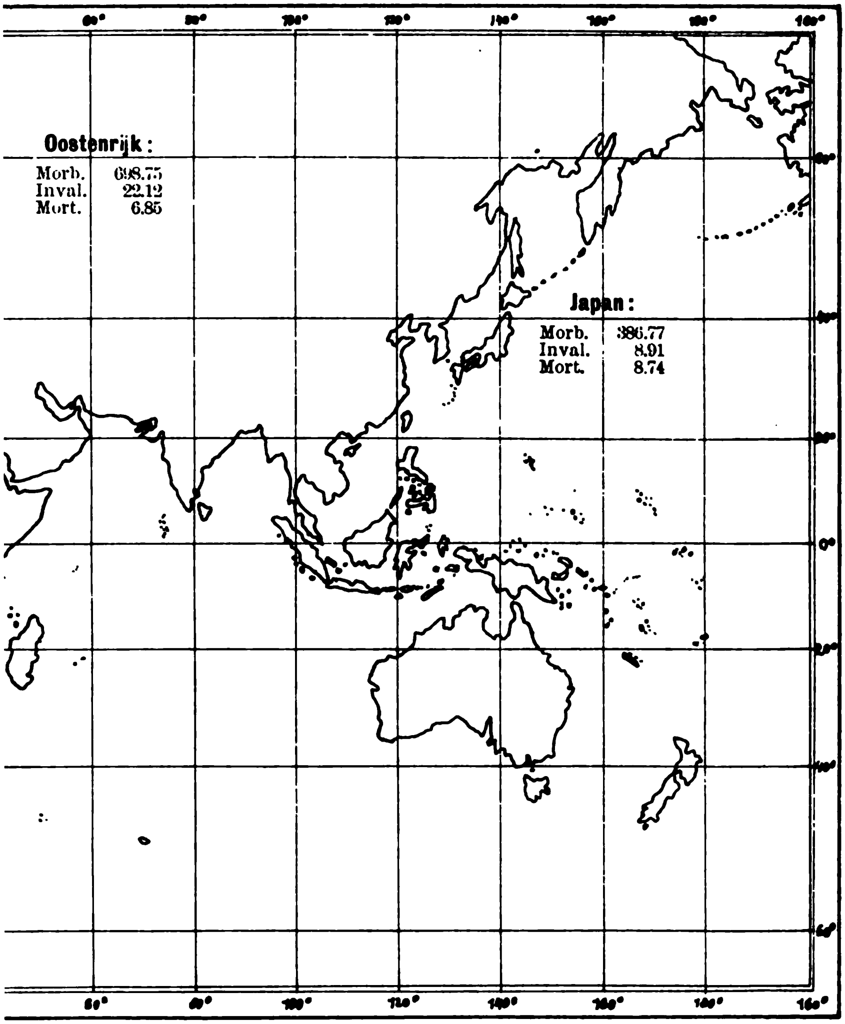
Bij de Japansche marine is het sterftecijfer verhoogd doordien in 1892 bij het verongelukken van den kruiser „Chishima" 62 schepelingen verdronken; in 1894, 109 militairen der marine in den Chineesch-Japanschen oorlog zijn gesneuveld (zeeslag bij de Yalu-rivier); in 1895, 51 schepelingen zijn gesneuveld bij de verovering van Wei-ha-wei en het heerschen van een cholera-epidemie te Port Arthur, waaraan 74 zeelieden der Japansche marine zijn overleden.

Het verlies van 36 personen tengevolge van het verongelukken der „Kohei" op 21 December 1895 is in het origineele rapport over 1896 berekend.

---

en de **STERFTE** op **DUIZEND DER TOTALE STERKTE** bij de

, gedurende het decennium 1887 - 1897.



IETS OVER GYMNASTISCHE OEFENINGEN AAN BOORD Hr. Ms. „NEPTUNUS".

Onder de oefeningen, waarop de aandacht van autoriteiten zich tegenwoordig bijzonder vestigt, bekleedt de gymnastiek een voorname plaats. Het groote nut van de gymnastische oefeningen voor troepen in het algemeen, van wier krachten in oorlogstijd zooveel gevergd wordt, springt, te oordeelen naar de verkregen resultaten in het buitenland, bijzonder in het oog.

De luitenant der mariniers DE KOCK VAN LEEUWEN, een officier, die in de gelegenheid was de gymnastiek grondig te bestudeeren en toe te passen, geeft in de 6[e] aflevering van het „Marineblad" van het vorige jaar in twee opstellen „training" en „gymnastiek bij de Koninklijke Nederlandsche Marine", als zijn overtuiging te kennen, dat de gymnastiek *„het middel"* is om het *doel*, de militaire verrichtingen te bereiken.

Dat ieder doordrongen is van het nut dier degelijke voorbereidingen der militaire verrichtingen, behoeft nauwelijks te worden verzekerd, en dat zonder die voorbereidingen in het algemeen het doel niet zoo vlug zal worden bereikt, en eenmaal bereikt, de verrichtingen met minder krachtsinspanning zullen kunnen worden uitgevoerd, is mede uit ondervinding gebleken, maar zou het, vóór dat we op grond van die ervaring de gymnastische oefeningen als een wet gingen voorschrijven, niet voorzichtiger zijn, om eerst na te gaan, welke de verrichtingen zijn, die als eisch aan een troep moeten worden gesteld?

Bij deze beschouwingen heb ik bijzonder op het oog de omstandigheden, waaronder de oefeningen der zee-miliciens jaarlijks plaats hebben, omdat de ervaring heeft geleerd, dat de resultaten van sommige oefeningen a/b Hr. Ms. „Neptunus" onderwezen, niet zoo *kunnen* zijn, dat die in tijd van oorlog voldoende vruchten zullen dragen.

En als we dan de eischen weten, die moeten worden gesteld, d. w. z. datgene wat in oorlogstijd aan een troep kan worden opgedragen, dan bepalen we als *middel* om daartoe te geraken, wat moet worden *onderwezen*.

In grove trekken mag men aannemen, dat aan een *zeemilicien* de volgende eischen moeten worden gesteld:

1. Hij moet zijn „militair".
2. Hij moet het geschut aan boord der pantserschepen van de kustverdediging kunnen bedienen.
3. Hij moet kunnen schieten met het geweer.
4. Hij moet kunnen roeien looden en sturen.
5. Hij moet scheepswijs, d. i. bruikbaar zijn aan boord, handig in het omgaan met sloepen, touwwerk, enz. enz.

Deze eischen nu vormen het *doel*, waarvoor jaarlijks een 600-tal jongelingen worden opgeroepen, om in tijd van oorlog een zeer groot en bruikbaar deel te kunnen uitmaken van de bemanning der schepen onzer kustverdediging.

Als middelen om dat doel te kunnen bereiken moeten worden onderwezen:

1. *Militaire opvoeding*, om den milicien te maken tot een ondergeschikt gehoorzaam, d. w. z. bruikbaar onderdeel van het groote geheel, dat niet dan door onderlinge samenwerking kan geraken tot het doel dat men beoogt.
2. De exercitie met geschut.
3. De exercitie met het geweer, hoofdzakelijk met het doel den milicien te vormen tot een goed schutter.
4. Het roeien, looden en sturen.
5. Het verrichten van allerlei „werk", dat aan boord kan voorkomen, ten einde handigheid te verkrijgen.
6. Gymnastiek, om de redenen, voldoende in de inleiding aangegeven.

Het is nu de vraag, en dit is het doel van mijn redeneering, welke afmeting moet men geven aan het *middel* gymnastiek, opdat het *doel* en niet meer, maar ook niet minder dan het *doel*, in een zoo korten oefeningstijd als dien a/b Hr. Ms. „Neptunus" worde bereikt.

1. De vorming tot militair zal in de eerste plaats moeten zijn een moreele vorming, waarbij dus de gymnastiek op den achtergrond treedt, maar het zou aanbeveling verdienen bij voldoenden beschikbaren tijd, te trachten het militaire uiterlijk te verbeteren.
2. De behandeling van het geschut zou niet gebukt gaan onder het gemis aan gymnastische opleiding.
3. Na punt 5 uitvoeriger te beschouwen.
4. Bij het roeien, dat reeds vanaf den eersten oefeningsdag wordt gedaan, moeten blijkbaar de voorbereidende oefeningen der armspieren, welke nu *plotseling* aan zoo'n zwaren riem moeten trekken, achterwege blijven, en eenmaal aldus aangevangen, kunnen de gymnastische armbewegingen op het roeien zoo'n heilzamen invloed niet meer uitoefenen.
5. De vlugheid en handigheid welke een matroos in het algemeen eigen moeten zijn, worden bevorderd door de gymnastiek, maar de omstandigheid, dat vele der miliciens worden gerecruteerd uit zee- of kanaal-varenden, waarborgt ons reeds een zekere mate dier onmisbare eigenschap.

Ten einde nu nauwkeuriger na te gaan, in hoeverre en in welke mate de gymnastiek dienstbaar moet worden gemaakt aan de exercitiën met het geweer (de Infanterie-exercitiën dus)

merken we op, dat die exercitie voornamelijk aankomt op:

a. marcheeren;

b. het behandelen van het geweer bij de nog maar weinige handgrepen;

c. het schieten.

a. Wat het marcheeren (de marschen) aangaat, moeten we de eischen aanmerkelijk lager stellen dan bij de landmacht, waar vooral van de Infanterie in oorlogstijd gevergd wordt dag aan dag, uren lang te marcheeren, zonder dat de vermoeienissen van dien aard zijn, dat de troep in het gevecht daarna niet te gebruiken is. De „training" waaraan de Luitenant DE KOCK VAN LEEUWEN een zeer gewaardeerd opstel heeft gewijd, is dus wat het marcheeren betreft, vooral met het oog op den zeer beperkten oefeningstijd, niet noodig.

b. De enkele handgreep, welke na de invoering van de soldatenschool nog is overgebleven, noodzaakt evenmin tot gymnastische oefeningen.

c. Om goed te kunnen schieten daarentegen zijn een goed getrainde linkerarm bij het staande schieten, en gemakkelijk buigbare knieën bij het knielende schieten, zeer voorname vereischten.

Verleden jaar gediend hebbende a/b. Hr. Ms. „Neptunus", ben ik in de gelegenheid geweest nauwkeurig na te gaan, hoeveel oefeningen in de verschillende militaire vakken in dien korten oefeningstijd hebben plaats gehad.

Niettegenstaande het logementschip den 23^{en} Februari in dienst was gesteld, konden de oefeningen eerst 10 Maart beginnen. Op dien datum was het grootste gedeelte der miliciens present. De laatste oefening had plaats den 3^{en} Juni.

Na aftrek der verlofdagen met Paschen en Pinksteren, mag men aannemen dat de oefeningstijd $2^1/_2$ maand heeft geduurd.

In dien tijd zijn door de 1^e divisie gehouden:

46	oefeningen	in de Infanterie-exercitiën;
42	„	„ „ Gymnastiek, zoowel aan de werktuigen, als gewrichtsoefeningen;
17	„	in militaire opvoeding;
8	„	theorie geweer;
5	„	in schijfschieten.

De buitengewoon stiefmoederlijke wijze, waarop het schijfschieten is bedeeld, dat *doel* der exercitiën met het geweer, springt reeds dadelijk in het oog.

Welk nut toch hebben de infanterie-exercitiën, hoe gelijk, hoe ferm ook wordt gemarcheerd, en hoe gelijk de handgrepen ook worden uitgevoerd, als de kogel uit het geweer geschoten, het doel niet raakt?

Wat is 5 maal schijfschieten; 5 × 5 patronen als resultaat

van 46 oefeningen infanterie-exercitiën en 42 oefeningen in de gymnastiek?

Lijkt het niet alsof het *middel* hier als *doel* op den voorgrond treedt? en al worden de schietoefeningen op de pantserschepen voortgezet, op de „Neptunus" moeten de gronden zijn gelegd zóó hecht, dat de uit den aard der zaak minder systematische voortzetting der oefeningen en het gebrek aan gelegenheid die gronden niet zal kunnen verzwakken.

Is bij het schieten op het schijfschietterrein niet gebleken, dat de miliciens het geweer nog niet volkomen kenden, omdat zij nog zoo weinig leerden er mede om te gaan?

Ging het laden niet slecht, niet treuzelig, en ging het ontladen niet met vele haperingen gepaard?

Legde de schutter niet dikwijls aan, zonder dat het geweer geladen was na het vorige schot, of als zijn palvleugel nog naar rechts omlag?

Viel zijn houder niet dikwijls bij het laden uit zijn handen, en moesten wij, officieren, den man niet voortdurend in het oog houden uit vrees, dat door onhandigheid een ongeluk kon gebeuren?

Hebben het zoo noodige individueele onderricht in het vuren op commando's (salvovuur), en het onderricht in het snelladen niet uit gebrek aan tijd achterwege moeten blijven, en eindelijk, moeten we niet bekennen, dat datgene wat *wel* werd onderwezen, niet anders dan gebrekkig kon zijn, omdat het zoo uiterst gewichtige onderwijs in die voorbereidende schietoefeningen uit gebrek aan kader werd gegeven door mariniers 1e of 2e kl., omdat de sergeant en de korporaals noodwendig bij de gymnastiekoefeningen of bij „theorie geweer" moesten zijn, tijdens welke oefeningen het schieten werd beoefend?

Het *mededeelen* aan man voor man, hoe de lading en ontlading van het geweer plaats heeft en hoe de houders worden bijgevuld, is niet voldoende. Het moet tot in den treure onder nauwkeurig toezicht worden verricht, zoodat door *gewoonte* geen fout meer kan worden gemaakt. Bleek de tijd daartoe niet te kort te zijn?

Al het bovenstaande resumeerende, is voldoende aangetoond, dat het onderwijs in de gymnastiek a/b Hr. Ms. „Neptunus" meer tijd inneemt, dan noodzakelijk is, zoolang de oefeningtijd zoo kort duurt en de resultaten, niettegenstaande de beste leiding, de ambitie en toewijding van officieren en onderofficieren niet anders kunnen zijn, dan ik hierboven aangaf.

Wanneer b.v. $^1/_3$ gedeelte van de nu aan de gymnastiek gewijde oefeningen alleen besteed werd aan de gewrichtsoefeningen, zooals die in de Soldatenschool zijn aangegeven, hoe zouden dan die $^2/_3$, dat zijn pl. m. 30 oefeningen ten goede kunnen komen aan het „schieten."

Bij de inspectie van den vice-admiraal werden werkelijk zeer belangwekkende vorderingen in de gymnastiek getoond, maar traden die oefeningen niet op den voorgrond, alsof zij het *doel*

vormden, te meer omdat bij gebrek aan een schietterrein in de nabijheid van de marinewerf, de onbedrevenheid in al wat betrekking heeft op het schieten, geen gelegenheid had in het volle licht te komen?

Het lijdt geen twijfel, of een ieder zal onder een aangenamen indruk zijn, bij het zien van een troep, die uitmunt in houding, vlugheid en lichaamskracht.

Het Engelsche leger geeft ons zulke mooie voorbeelden van militaire „sport". Van onze matrozen en mariniers, die een zeer langen diensttijd hebben en aan wie andere eischen moeten worden gesteld, moet de gymnastiek tot de dagelijksche oefeningen behooren, maar als de tijd te kort schiet, mogen we ons niet laten verleiden door die mooie resultaten, omdat de tijd aan de gymnastische oefeningen besteed, ten nadeele kan komen aan de bedrevenheid in het hanteeren der wapenen, *dat is* aan de verdediging van het vaderland.

P. S. GROEN.

„EENE VERHANDELING OVER ZEETAKTIEK".

DOOR C. VREEDE.

Onder bovenstaanden titel werd door den Kapt.-Luit. ter zee C. VREEDE uitgegeven zijne studie, door hem volgens zijn eigen verklaring onder 't motto „Simplicitas" ingezonden op de bekende prijsvraag der Marine-Vereeniging.

Bij 't lezen van dit werkje kregen wij als algemeenen indruk, dat 't geen aanspraak mag maken op den naam: Studie over Zeetaktiek, daar 't slechts zeer onvolledig eenige tactische vraagstukken behandelt, andere, zooals den ook voor de Ned.-Zeemacht, vooral in Oost-Indië, belangrijken verkenningsdienst, in 't geheel niet bespreekt en eenige practische bespiegelingen o. a. over de zee bevat, die in een standaardwerk voor zeeofficieren niet thuis behooren.

Wij zouden den inhoud van 't werkje ook niet beter kunnen weergeven, dan als eene op tactische gronden verdedigde veroordeeling van de inrichting en samenstelling onzer marine; waarbij de schrijver tevens gebruik gemaakt heeft van de gelegenheid om uitdrukking te geven aan zijn persoonlijk gevoel van bitterheid over eene geringschatting zijner verdiensten en over een ontijdig afbreken zijner carrière als zeeofficier.

Op menige wonde plek in de inrichting en samenstelling onzer marine legt de overste VREEDE de hand en daarom betreuren wij het, dat zijne verhandeling dezen vorm heeft aangenomen. Het vele goede komt nu niet tot zijn recht; het is slechts

de schaduwzijde, die zich op den voorgrond dringt en de juiste appreciatie onmogelijk maakt.

De bedoeling der Marine-Vereeniging was een werk te verkrijgen, waaruit de Zeetaktiek zou kunnen worden bestudeerd en wij vertrouwen dat 't meerendeel der lezers 't met ons eens zal zijn, dat de verhandeling van den overste VREEDE aan dezen eisch lang niet voldoet.

Waar de schrijver in 't begin op den voorgrond stelt dat hij algemeen (zie pag. 8) en beknopt (zie pag. 21) wil zijn, zoo wordt dit door hem in de hoofdstukken: entering, electrisch licht en seinen, wel wat in al te ruimen zin opgevat en wordt vooral in dit laatste hoofdstuk zoo goed als niet gesproken over 't geen 't opschrift doet verwachten.

In 't hoofdstuk: tactische formaties, komt S. met een groot aantal citaten aan van de meest uiteenloopende strekking en trekt daarna, zonder eenige bewijsvoering, conclusiën, 't geen oogenschijnlijk beknoptheid teweeg brengt, doch in werkelijkheid lezers, die tot juiste gevolgtrekkingen willen komen, noodzaakt al die werken na te slaan.

Een gedetailleerde critiek zou ons voeren in een eindelooze polemiek, daar 't onderwerp te uitgebreid is, om, door 't behandelen van eenige los daarheen geworpen stellingen, tot eenig resultaat te komen.

X.

DE NEDERLANDSCHE STENOGRAFIE.

In de 8e aflevering van den jaargang 1899—1900 van het „Marineblad" komt een artikel voor van den heer PALM, getiteld: „Stenografie aan boord". In een naschrift, dat betrekking heeft op het onlangs verschenen nieuwe stelsel van den heer GROOTE, 1en luitenant-adjudant te Amersfoort, beweert de schrijver in enkele weinige regels:

1°. dat GROOTE zich schuldig maakt aan titelbluf, want dat zijn stelsel niet oorspronkelijk is;

2°. dat GROOTE in het bijzonder te veel bij SCHEITHAUER geborgd heeft;

3°. dat schrijver dezes het stelsel GROOTE aanbeveelt alleen al omdat het een Nederlandsch stelsel is;

4°. dat GROOTE's systeem niet zoo vlug leert als dat van SCHEITHAUER—RIËNTS BALT;

5°. dat het aantal teekens van beide stelsels ongeveer even groot is;

6°. dat het achterstaat bij dat van SCHEITHAUER—R. B. in eenvoud en consequentie;

7°. dat geen stelsel goed kan zijn, tenzij het voldoet aan zekere, door SCHEITHAUER als ideaal gestelde eischen.

Moeten wij dit alles nu maar zoo gelooven? Is GROOTE een plagiator, schrijver dezes chauvinist, omdat de heer PALM zegt, dat het zoo is? Acht de heer PALM een overtuigend bewijs voor de zware beschuldigingen sub 1 en 2 — de derde is van geen belang — overbodig? Dat kan toch, dunkt mij, zijn bedoeling niet zijn. Ik vat dan ook het bovenstaande slechts op als een soort van programma, dat de heer PALM voorloopig al vast bekend heeft gemaakt om ons te laten zien *wat* hij in een volgend artikel van plan is onweërlegbaar te bewijzen.

Ik heb den heer PALM een overdrukje doen toekomen van een artikel, dat ik gepubliceerd heb in den tweeden jaargang, aflevering XI, van het „Tijdschrift voor Onderwijs en Opvoeding", en waarin ik niet alleen het tegendeel *beweer* van wat de heer PALM zegt, maar deze mijn beweringen ook *bewijs;* met belangstelling zie ik nu een artikel tegemoet, waarin wordt *aangetoond,* dat mijne stellingen, met de bewijzen en al, verkeerd zijn. Op deze wijze alleen kan de grond gelegd worden tot een voor de stenografie vruchtbaar debat.

H. DE VRIES.

„PLAGIAAT OF OORSPRONKELIJK NEDERLANDSCH ALFABETISCH KORTSCHRIFT".

Onder bovenstaanden titel kwam in April jl. een stuk in van de hand van den 1en Luitenant der Infanterie GROOTE, als krachtig protest tegen de beschuldiging van den heer PALM, geuit in het „Marineblad", 8e afl., jaarg. 1899—1900, als zou het door den heer GROOTE uitgedachte stelsel een vermomde compilatie zijn van andere stelsels.

Waar het „Naschrift" van den heer PALM, hoewel minder zich eigenend voor opname in het „Marineblad", op *dringend* verzoek van den schrijver geplaatst werd, acht de Redactie zich nu verplicht *ook* het stuk van den heer GROOTE op te nemen. De late indiening van het omvangrijke stuk is oorzaak, dat de opname eerst in de volgende aflevering kan geschieden.

DE REDACTIE.

MARINE-JACHTCLUB.

Daar het gebleken is dat op onverklaarbare wijze bij de oprichting der Marine-Jachtclub inschrijvingsbiljetten niet terecht zijn gekomen en onder anderen ook soms het blanco-gedeelte van dat biljet werd ontvangen, hetgeen blijkbaar bij vergissing werd ingezonden, doet zich het geval voor dat er officieren zullen zijn die vermeenen lid dier Vereeniging te wezen, doch niet zijn ingeschreven. Vooral met het oog op de te heffen entrée bij toetreding van nieuwe leden in het volgend najaar, maakt het Hoofdbestuur hieronder een naamlijst der bij de Vereeniging ingeschreven leden bekend, met het beleefd verzoek aan een ieder die daar niet op voorkomt en als lid wenscht toe te treden, dit te willen mededeelen aan den secretaris van het hoofdbestuur, den luitenant ter zee 1e klasse F. Bauduin, te Willemsoord.

Eere-leden.

Zijne Excellentie de Minister van Marine, Jhr. J. A. Röell, gepensioneerd Vice-Admiraal.

Gewone leden.

Gep. Vice-Adm. P. ten Bosch.
Idem Adj. i. b. d. F. H. P. van Alphen.
Schout bij nacht A. P. Tadema.
Gep. Kapt. ter zee H. Nijgh.
Eerv. ontsl. idem H. Velthuijzen.
Kapt. ter zee A. G. Ellis.
„ W. G. van Nes.
„ J. C. Jeekel.
„ L. A. C. van der Sande Lacoste.
Kapt.-luit. t/z. H. Slot.
„ J. van den Bosch.
„ J. Bollaan.
„ A. H. Hoekwater.
„ G. J. Sluijterman.
„ A. L. van der Moolen.
„ H. P. Netscher.
„ A. L. Boelen.
„ G. F. Tydeman.
„ W. A. Mouton.
„ R. O. J. Verschoor.
Luit. t/z. 1e kl. W. J. Cohen Stuart.
„ W. D. H. bar. v. Asbeck.
„ E. F. T. Bik.
„ F. E. baron Mulert.
„ G. P. v. Hecking Colenbrander.

Luit. t/z. 1e kl. W. Th. de Booij.
„ M. W. L. Olivier.
„ G. C. D. baron v. denb
„ H. T. Hoven.
„ G. Witsen Elias.
„ W. C. J. Smit.
„ E. de Haan.
„ H. C. A. Schluter.
„ J. F. B. van Dijk.
„ F. Bauduin.
„ J. A. M. Bron.
„ C. C. Zegers Rijse
„ J. Albarda.
„ K. J. Karseboom.
„ C. W. de Visser.
„ J. A. L. van den B
„ J. F. Graadt v. Rog
„ W. Cornelis.
„ J. F. Hosang.
„ R. J. Castendijk.
„ A. J. van Stockum
„ F. J. Goedkoop.
„ F. H. Sobels.
„ E. W. Pfeiffer.
„ G. W. de Leur.
„ W. H. C. Hoog.

. t/z. 1e kl. L. F. H. Tuckermann.
" S. F. Nolst Trénité.
" A. Merkus.
" J. C. Bentz v. d. Berg.
" P. Sodenkamp.
" G. K. Graaf van Hogendorp.
" A. C. Dunlop.
" A. F. J. Romswinckel.
" L. J. Ginjoolen.
" Jhr. C. Hooft Graafland.
" O. van Lennep.
" D. A. P. Koning.
" C. J. v. d. Hegge Spies.
" J. A. Kool.
" Jhr. H. Quarles v. Ufford.
" A. Pieren.
" Jhr. F. M. L. van Geen.
" S. van Lennep.
). " H. W. de Joncheere.
t. t/z. 2e kl. R. Peaux.
" J. H. Ketjen.
" J. G. W. J. Eilerts de Haan.
" J. A. v. Zadelhoff.
" C. Kruis.
" L. Hamming.
" D. E. van Dijk.
" G. A. Rietberg.
" H. G. Surie.
" A. J. Kleijnenberg.
" G. L. d'Abo.
" C. Witsen Elias.
" H. de Booij.
" E. L. F. Bolomeij.
" P. H. D. Schuttevaer.
" H. J. Boldingh.
" J. B. M. ten Bosch.
" Jhr. O. T. L. Holmberg de Beckfelt.
" P. A. Bik.
" Jhr. J. A. van Geen.
" J M. van Wickevoort Crommelin.
" J. R. van Osselen.
" H. van der Slooten.
" J. L. H. Luijmes.
" C. Fock.
" A. F. Gooszen.
" Jhr. J. H. O. v. d. Bosch.

Luit. t/z. 2e kl. J. Wolterbeek Muller.
" A. J. de Graaf.
" C. D. de Haes.
" Jhr. C. A. L. v. d. Wijck.
" F. van Wageningen.
" W. van Braam.
" W. Moens.
" H. E. baron van Asbeck.
" M. Wijt.
" C. J. J. de Neve.
" J. J. H. Commijs.
" K. F. Sluijs.
" R. W. Boissevain.
" B. Schreuder.
" J. D. Albarda.
" S. de Ranitz.
" L. G. Bouricius.
" F. K. Weber.
" H. J. Albarda.
" C. J. Canters.
" F. J. Creyghton.
" C. N. de Kruijff.
" L. A. C. Steffelaar.
" J. C. van Iterson.
" G. J. Leverland.
" W. R. H. v. Leersum.
" J. Lugt.
" M. K. Medenbach.
" G. J. te Winkel.
" F. J. van der Esch.
" J. de Lange.
" A. van der Sluis.
" Jhr. H. H. Röell.
" Jhr. E. B. J. Elias.
" H. H. O. van Hecking Colenbrander.
" J. A. M. J. Beretta.
" G. A. F. Raland.
" K. van Schreven.
" J. J. de Vries.
" L. van Verre.
" W. C. Loudon.
" A. N. van Santen.
" F. H. A. Greve.
" N. van de Roemer.
" G. R. J. Haentjens Dekker.
" A. Goekoop.
" N. Maats.
" R. H. van Meerlant.

Luit. t/z. 2e kl. Z. G. P. Marcella.
„ P. M. A. Bogaert.
„ H. W. Verkerk.
„ A. E. Matthijsen.
„ J. E. de Bruijne.
„ E. P. Westerveld.
„ M. C. Koning.
„ K. Zeeven.
„ A. W. Boeke.
„ A. Waller.
„ C. Aronstein.
„ L. J. Quant.
„ P. A. Arriens.
„ J. Arendsen de Wolff.
„ G. C. M. Kolff.
„ Jhr. H. K. B. Rendorp.
„ C. J. J. Beijnen.
„ A. E. Thierens.
„ J. A. Wichers Hoeth.
„ L. Kloos.
„ P. Lagaaij.
„ H. L. A. M. Camp.
„ H. J. Pek.
„ F. H. Staverman.
„ H. B. L. Braam.
„ J. C. F. Hooijkaas.
„ A. M. Kan.
„ A. F. Folkersma.
„ Jhr. P. A. Prins.
„ J. F. C. v. Schreven.
„ Jhr. G. L. Schorer.
„ C. D. Julius.
„ J. H. G. Kremer.
„ J. van der Bilt.
„ L. L. F. de Greve.
„ G. Duyckinck Sander.
„ M. W. Schalij.
„ P. E. K. Ebbinge Wubben
„ G. van Hulstijn.
„ W. H. von Leschen.
„ K. W. van der Chijs.
„ C. van den Burg.
„ J. Voogd.
„ E. A. W. v. Riemsdijk.
„ R. P. C. Spengler.
„ J. D. Evers.
„ F. H. v. Hengel.
„ J. C. Brandt Corstius.
„ G. J. W. Putman Cramer.
„ C. R. D. Tollenaar.

Luit. t/z. 2e kl. K. E. Telders.
„ R. H. Haantjens
Eerv. ontsl. idem P. P. van Bc
Adelb. 1e kl. J. H. Holtappel.
„ C. C. Kaijser.
„ J. A. Jager.
„ O. Bender.
„ E. R. Schultz.
„ T. F. van der V
„ J. W. J. bar. v. Ha
„ A. H. van der
„ W. C. Canters.
„ T. J. Houwert.
„ H. M. Manikus.
„ A. Rombach.
„ E. J. Langelaan
„ Jhr. J. C. A. v. d
„ H. C. Louwerse
„ L. M. J. Gregor
„ H. Bisschop van
„ A. Seret.
„ B. J. Heilbron.
„ W. Brandt.
„ D. baron Macka
„ P. H. Bussemak
„ N. T. Warnsinc
„ A. H. Sirks.
„ H. Kraijenhoff v.
„ J. M. Kalis.
„ P. M. van Riel.
„ R. H. Arntzeniu
1e luit. d. mare. P. S. Groen.
„ J. van der Kop.
„ J. A. H. L. bar. v. C
„ J. van Haaften.
„ W. J. Bernelot
2e luit. d. mare. J. Oele.
„ H. Willems.
Off. v. gez. 1e kl. Dr. C. J. de Bruijn l
„ O. Engelken.
„ J. Vorstman.
„ G. A. J. van der
„ C. Pino.
„ A. W. van der
Off. v. gez. 2e kl. F. J. Broers.
„ Dr. F. W. Wess
„ W. A. de Looze
Insp. v. admin. F. H. M. Rant.
Off. v. adm. 1e kl. A. A. J. Schilt.

v. adm. 2e kl.	J. F. bar. v. Heeckeren v. Waliën.	Off. v. adm. 2e kl.	M. C. Jantze.
„	J. R. J. de Raadt.	„	P. M. Schreuders.
„	G. H. Hamersma.	Adj. administr.	P. A. Snellen van Vollenhoven
„	G. J. Jutte.	Off.-mach. 2e kl.	S. Bakker.
„	P. A. Kempen.	Ingenieur 1e kl.	H. van Rappard.

Gewone leden die voor hun lidmaatschap bedankt hebben, doch verantwoordelijk blijven voor de oorspronkelijke leening.

kapt. ter zee	J. C. Lucardie.	Off. v. adm. 2e kl.	B. M. Taverne.
„	J. C. van Wessem.	Eerv. ontsl. idem	H. J. J. Renier.
v. adm. 2e kl.	J. M. Tromp.		

Buitengewone leden.

Schout bij nacht, Adj. in buitengewonen dienst van H. M. de Koningin, P. Zegers Veeckens.

Gep. kapitein der mariniers, J. A. H. Jockin.

RECTIFICATIE.

Aan de Redactie.

Naar aanleiding van een welwillende opmerking, betreffende mijn stukje in het „Marineblad" van 10 Maart jl., verzoek ik U de navolgende correctie alsnog te willen plaatsen.

Waar door mij gesproken werd van den heer Melville als admiraal en hoofdingenieur bij de Marine der Vereenigde Staten, bleek dit onjuist te zijn; de rang, dien de heer Melville kort geleden heeft verkregen, is die van „commodore". Feitelijk is hij „engineer in chief" van genoemde Marine, zooals de heer Durston dit is bij de Engelsche Admiraliteit.

Met beleefden dank voor de opname teeken ik mij

Uw dw. dr.
G. J. Kniphorst.

BLADVULLING.

Zouden onze matrozen niet in uiterlijk voorkomen winnen, als de mutsen werden gedragen zooals het model in de Verordeningen aangeeft, d. w. z. de cocarde met den onderkant door middel van het daartoe bestemde gaatje vastgenaaid boven het lint, zoodat de woorden „Koninklijke Marine" niet meer onzichtbaar waren, als wilden onze matrozen een „incognito" bewaren?

Luit. t/z. 2e kl.	Z. G. P. Marcella.
„	P. M. A. Bogaert.
„	H. W. Verkerk.
„	A. E. Matthijsen.
„	J. E. de Bruijne.
„	E. P. Westerveld.
„	M. C. Koning.
„	K. Zeeven.
„	A. W. Boeke.
„	A. Waller.
„	C. Aronstein.
„	L. J. Quant.
„	P. A. Arriens.
„	J. Arendsen de Wolff.
„	G. C. M. Kolff.
„	Jhr. H. K. B. Rendorp.
„	C. J. J. Beijnen.
„	A. E. Thierens.
„	J. A. Wichers Hoeth.
„	L. Kloos.
„	P. Lagaaij.
„	H. L. A. M. Camp.
„	H. J. Pek.
„	F. H. Staverman.
„	H. B. L. Braam.
„	J. C. F. Hooijkaas.
„	A. M. Kan.
„	A. F. Folkersma.
„	Jhr. P. A. Prins.
„	J. F. C. v. Schreven.
„	Jhr. G. L. Schorer.
„	C. D. Julius.
„	J. H. G. Kremer.
„	J. van der Bilt.
„	L. L. F. de Greve.
„	G. Duyckinck Sander.
„	M. W. Schalij.
„	P. E. K. Ebbinge Wubben
„	G. van Hulstijn.
„	W. H. von Leschen.
„	K. W. van der Chijs.
„	C. van den Burg.
„	J. Voogd.
„	E. A. W. v. Riemsdijk.
„	R. P. C. Spengler.
„	J. D. Evers.
„	F. H. v. Hengel.
„	J. C. Brandt Corstius.
„	G. J. W. Putman Cramer.
„	C. R. D. Tollenaar.

Luit. t/z. 2e kl.	K. E. Telders.
„	R. H. Haantjens.
Eerv. ontsl. idem	P. P. van Bos
Adelb. 1e kl.	J. H. Holtappel.
„	C. C. Kaijser.
„	J. A. Jager.
„	O. Bender.
„	E. R. Schultz.
„	T. F. van der V
„	J.W. J. bar. v. Ha
„	A. H. van der M
„	W. C. Canters.
„	T. J. Houwert.
„	H. M. Manikus.
„	A. Rombach.
„	E. J. Langelaan.
„	Jhr. J. C. A. v. d.
„	H. C. Louwerse.
„	L. M. J. Gregory
„	H. Bisschop van T
„	A. Seret.
„	B. J. Heilbron.
„	W. Brandt.
„	D. baron Mackay
„	P. H. Bussemak
„	N. T. Warnsinck
„	A. H. Sirks.
„	H. Kraijenhoff v. d
„	J. M. Kalis.
„	P. M. van Riel.
„	R. H. Arntzenius
1e luit. d. mare.	P. S. Groen.
„	J. van der Kop.
„	J. A. H. L. bar. v. Ca
„	J. van Haaften.
„	W. J. Bernelot M
2e luit. d. mare.	J. Oele.
„	H. Willems.
Off. v. gez. 1e kl.	Dr. C. J. de Bruijn K
„	O. Engelken.
„	J. Vorstman.
„	G. A. J. van der
„	C. Pino.
„	A. W. van der V
Off. v. gez. 2e kl.	F. J. Broers.
„	Dr. F. W. Wesse
„	W. A. de Looze.
Insp. v. admin.	F. H. M. Rant.
Off. v. adm. 1e kl.	A. A. J. Schilt.

De kanonneerbooten en torpedobooten worden niet gerekend tot de oorlogsbodems, bedoeld in artikel 10 van deze wet.

Waar gesproken wordt van „buitengaats" of „binnengaats" wordt bedoeld: buiten of binnen de grenzen der Nederlandsche zeegaten in Europa.

Waar gesproken wordt van „binnenslands" wordt bedoeld: binnen de grenzen van Nederland of van de Nederlandsche zeegaten in Europa.

Waar gesproken wordt van „buitenslands" of „het buitenland" wordt bedoeld: buiten de grenzen van Nederland of van de Nederlandsche zeegaten in Europa.

Waar gesproken wordt van „actief dienen" of van „actieven dienst" worden bedoeld alle diensten bij de Nederlandsche zeemacht bewezen, behalve tijdens de op non-activiteitstelling.

Waar gesproken wordt van den rang van hoofdofficier wordt daarmede bedoeld een rang boven dien van luitenant ter zee der 1ste klasse en beneden dien van schout-bij-nacht.

Waar gesproken wordt van officieren met den rang van vlagofficier worden daarmede bedoeld officieren met den rang van schout-bij-nacht of hoogeren rang.

Waar gesproken wordt van „reglement" wordt daarmede bedoeld een voorschrift met inachtneming van de bepalingen dezer wet vastgesteld bij algemeenen maatregel van bestuur.

Art. 4. De diensttijd der officieren in elken rang rekent van den datum van ingang hunner benoeming in dien rang, of, wanneer die datum niet bepaald werd, van de dagteekening van het besluit dier benoeming.

De tijd, gedurende welken aan een officier verlof mocht zijn verleend ingevolge artikel 22 dezer wet, wordt niet als diensttijd in den rang aangemerkt.

Ouderdom in rang van officieren wordt voorzoover hunne aanspraak op bevordering betreft beheerscht door de plaats in de ranglijst.

Art. 5. Voor elken rang en voor elk dienstvak afzonderlijk bestaat eene ranglijst.

Behoudens het bepaalde bij de laatste alinea van dit artikel en bij de artt. 8, 9, 14, 20, 22 en 24 worden de officieren in de ranglijst vermeld naar orde van den datum van ingang der benoeming in hunnen rang of wanneer die datum niet bepaald werd, naar orde van de dagteekening van het besluit dier benoeming.

Bij benoeming tot den officiersrang van meer dan een persoon bij hetzelfde besluit worden zij gerangschikt naar de volgorde door Ons bij de benoeming te bepalen.

Bij gelijktijdige bevordering worden zij in den hoogeren rang gerangschikt naar de volgorde van hunnen ouderdom in den vorigen rang.

Wij behouden Ons voor een officier, die voor bevordering

WET TOT REGELING VAN DE BEVORDERING, HET ONTSLAG EN HET OP PENSIOEN STELLEN DER MILITAIRE OFFICIEREN BIJ DE ZEEMACHT. [1]

ONTWERP VAN WET.

La. A.

EERSTE AFDEELING.

Algemeene bepalingen.

Art. 1. De bevordering, het ontslag en het op pensioen stellen der militaire officieren van de zeemacht geschieden met inachtneming van de bepalingen dezer wet.

Die bepalingen zijn niet toepasselijk op de officieren der Koninklijke Nederlandsche Marine-reserve.

Art. 2. De bepalingen betreffende de bevordering zijn voor zoover betreft den daarbij gestelden tijd van dienst binnen- en buitengaats en de bevordering naar rangouderdom niet toepasselijk op de Vorsten van Ons Huis.

Hunne bevordering tot een officiersrang buiten werkelijken dienst bij de zeemacht is aan geen der bepalingen dezer wet onderworpen.

De bepalingen betreffende de bevordering zijn ook niet toepasselijk ten aanzien van gepensionneerde officieren, welke officieren voor bevordering niet in aanmerking komen dan alleen in het geval voorzien bij artikel 58.

Art. 3. Waar in deze wet gesproken wordt van „actieve oorlogsbodems" worden bedoeld alle oorlogsschepen of vaartuigen, uitgezonderd logement- en instructieschepen uitsluitend bestemd voor diensten binnengaats, wacht- en kostschepen.

---

1) Door gebrk aan plaatsruimte zijn de »Wet tot regeling van de bevordering, het ontslag en het op pensioen stellen der militaire officieren bij de Landmacht" (La. B) en de »Wet tot regeling van de militaire pensioenen bij de Landmacht" (La. D), hoewel te gelijkertijd aan de Volksvertegenwoordiging aangeboden, niet overgenomen. Om dezelfde reden is uit de »Memorie van toelichting" op deze Ontwerpen van Wet datgene weggelaten, wat uitsluitend betrekking heeft op de Landmacht. Voor belangstellende lezers zijn de niet overgenomen Ontwerpen van Wet bij de Redactie ter beschikking.

De kanonneerbooten en torpedobooten worden niet gerekend tot de oorlogsbodems, bedoeld in artikel 10 van deze wet.

Waar gesproken wordt van „buitengaats" of „binnengaats" wordt bedoeld: buiten of binnen de grenzen der Nederlandsche zeegaten in Europa.

Waar gesproken wordt van „binnenslands" wordt bedoeld: binnen de grenzen van Nederland of van de Nederlandsche zeegaten in Europa.

Waar gesproken wordt van „buitenslands" of „het buitenland" wordt bedoeld: buiten de grenzen van Nederland of van de Nederlandsche zeegaten in Europa.

Waar gesproken wordt van „actief dienen" of van „actieven dienst" worden bedoeld alle diensten bij de Nederlandsche zeemacht bewezen, behalve tijdens de op non-activiteitstelling.

Waar gesproken wordt van den rang van hoofdofficier wordt daarmede bedoeld een rang boven dien van luitenant ter zee der 1ste klasse en beneden dien van schout-bij-nacht.

Waar gesproken wordt van officieren met den rang van vlagofficier worden daarmede bedoeld officieren met den rang van schout-bij-nacht of hoogeren rang.

Waar gesproken wordt van „reglement" wordt daarmede bedoeld een voorschrift met inachtneming van de bepalingen dezer wet vastgesteld bij algemeenen maatregel van bestuur.

Art. 4. De diensttijd der officieren in elken rang rekent van den datum van ingang hunner benoeming in dien rang, of, wanneer die datum niet bepaald werd, van de dagteekening van het besluit dier benoeming.

De tijd, gedurende welken aan een officier verlof mocht zijn verleend ingevolge artikel 22 dezer wet, wordt niet als diensttijd in den rang aangemerkt.

Ouderdom in rang van officieren wordt voorzoover hunne aanspraak op bevordering betreft beheerscht door de plaats in de ranglijst.

Art. 5. Voor elken rang en voor elk dienstvak afzonderlijk bestaat eene ranglijst.

Behoudens het bepaalde bij de laatste alinea van dit artikel en bij de artt. 8, 9, 14, 20, 22 en 24 worden de officieren in de ranglijst vermeld naar orde van den datum van ingang der benoeming in hunnen rang of wanneer die datum niet bepaald werd, naar orde van de dagteekening van het besluit dier benoeming.

Bij benoeming tot den officiersrang van meer dan een persoon bij hetzelfde besluit worden zij gerangschikt naar de volgorde door Ons bij de benoeming te bepalen.

Bij gelijktijdige bevordering worden zij in den hoogeren rang gerangschikt naar de volgorde van hunnen ouderdom in den vorigen rang.

Wij behouden Ons voor een officier, die voor bevordering

is voorbijgegaan, omdat op het tijdstip, waarop hij voor bevordering in aanmerking kwam, door hem nog niet voldaan was aan de eischen voor zijne bevordering gesteld, bij zijne latere bevordering zijne vroegere plaats in de rangschikking terug te geven, zoo Wij daartoe termen aanwezig achten.

De datum van aanstelling in den rang van een officier, die stilstaande in de ranglijst tengevolge van het bepaalde in de hierboven aangehaalde artikelen in die lijst komt te staan onder een officier met jongeren datum van aanstelling dan de zijne, wordt voor wat zijn ouderdom in rang betreft, geacht dezelfde te zijn als die van den onmiddellijk boven hem staanden officier.

Verkrijgt een officier tengevolge van eene gunstige beschikking als bedoeld bij de 5de alinea van dit artikel, bij zijne latere bevordering zijne vroegere plaats in de ranglijst terug, dan wordt voor wat zijn ouderdom in rang betreft, zijn datum van aanstelling in den rang geacht dezelfde te zijn als die van den in de ranglijst onmiddellijk onder hem geplaatsten officier.

Art. 6. Onder bevordering wordt in deze wet verstaan de benoeming van den officier tot den hoogeren rang, onmiddellijk volgende op den rang, door hem werkelijk bekleed.

Art. 7. Om voor bevordering in aanmerking te komen moet de officier, onverminderd de overige bij deze wet te stellen eischen, bij goed gedrag en genoegzamen dienstijver de vereischte bekwaamheid en geschiktheid voor den hoogeren rang bezitten.

TWEEDE AFDEELING.

Van de bevordering.

Art. 8. De adelborsten der eerste klasse moeten twee jaren dien rang bekleed en daarvan ten minste één jaar op actieve oorlogsbodems buitengaats gediend bebben, om tot het examen voor den rang van luitenant ter zee der tweede klasse toegelaten en tot dien rang bevorderd te kunnen worden.

Voor hen, die binnenslands zijn, geschiedt de bevordering niet dan na voldoend afgelegd examen.

Zij, die, op het oogenblik dat zij voor bevordering in aanmerking komen, buitenslands dienen en vóór hun vertrek naar het buitenland niet in de termen vielen om tot het examen te worden toegelaten, worden niettemin bevorderd, doch moeten het examen binnen één jaar na hunne terugkomst in Nederland afleggen.

Wordt dit examen niet binnen den vastgestelden termijn voldoende afgelegd, zonder dat voor dit verznim billijke redenen ter beoordeeling van Onzen Minister van Marine aanwezig zijn, dan blijft de nalatige stilstaan op het door hem na afloop van den termijn bereikte standpunt in de ranglijst en vangt de

opklimming van dit standpunt eerst aan, nadat het examen voldoende is afgelegd.

De adelborsten der eerste klasse, die, vóór hun vertrek naar het buitenland, in de termen vielen om het examen af te leggen en zulks nagelaten hebben of niet aan de vereischten van het examen hebben voldaan, komen — ten ware voor dit verzuim billijke redenen ter beoordeeling van Onzen Minister van Marine aanwezig zijn — eerst voor bevordering in aanmerking, nadat zij, na terugkomst in *Nederland*, het examen voldoende bebben afgelegd.

Art. 9. De luitenants ter zee der tweede klasse moeten zes jaren dien rang bekleed en daarvan ten minste drie jaren op actieve oorlogsbodems gediend hebben, waarvan twee jaren buitengaats en op eene alleszins voldoende wijze hebben doen blijken, dat hun eene wacht aan boord ten volle is toevertrouwd om tot het examen voor den rang van luitenant ter zee der eerste klasse toegelaten en tot dien rang bevorderd te kunnen worden.

De bepalingen, bij de laatste vier alinea's van art. 8 gesteld ten aanzien van de bevordering, de verplichting tot het afleggen van examen en het stilstaan in de ranglijst, zijn op gelijke wijze van toepassing op de luitenants ter zee der tweede klasse, voor wat betreft hune bevordering tot hoogeren rang.

Art. 10. De luitenants ter zee der eerste klasse moeten vier jaren dien rang bekleed, in dien rang ten minste twee jaren op actieve oorlogsbodems buitengaats gediend hebben en op alleszins voldoende wijze gedurende één jaar de betrekking van eersten officier of van bevelhebber op actieve oorlogsbodems vervuld hebben, om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

De kapitein-luitenants ter zee moeten twee jaren dien rang bekleed hebben en op alleszins voldoende wijze in dien rang of in den naastvoorgaanden rang, ten minste gedurende zes maanden de betrekking van eersten officier en gedurende één jaar de betrekking van bevelhebber op actieve oorlogsbodems vervuld hebben, om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

De kapiteins ter zee moeten twee jaren dien rang bekleed en in dien rang ten minste één jaar op alleszins voldoende wijze als bevelhebber op actieve oorlogsbodems gediend hebben, om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

De schouten-bij-nacht moeten twee jaren dien rang bekleed hebben om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

Art. 11. De tweede-luitenants der mariniers moeten twee jaren dien rang bekleed hebben om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

De eerste-luitenants der mariniers moeten acht jaren den rang van luitenant (tweede en eerste) hebben bekleed en daarvan

ten minste twee jaren actief bij het korps gediend hebben, om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

De kapiteins der mariniers moeten vier jaren dien rang bekleed en daarvan ten minste één jaar actief bij het korps gediend hebben om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

De luitenant-kolonels der mariniers moeten twee jaren dien rang bekleed en daarvan ten minste één jaar actief bij het korps gediend hebben om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

Art. 12. De officieren van gezondheid der tweede klasse moeten vier jaren dien rang bekleed en daarvan twee jaren op actieve oorlogsbodems gediend hebben om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

De officieren van gezondheid der eerste klasse moeten acht jaren dien rang bekleed en daarvan vier jaren buitengaats gediend hebben om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

Om tot de rangen boven dien van dirigeerend officier van gezondheid te kunnen worden bevorderd, moeten de officieren minstens twee jaren in den naastvoorgaanden rang actief bij de zeemacht gediend hebben.

Art. 13. De apothekers der tweede klasse moeten vier jaren in dien rang actief bij de zeemacht gediend hebben om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

Art. 14. De adjunct-administrateurs moeten twee jaren dien rang bekleed en daarvan één jaar buitengaats gediend hebben om tot het examen voor officier van administratie der tweede klasse toegelaten en tot dien rang bevorderd te kunnen worden.

De bepalingen, bij de laatste vier alinea's van art. 8 gesteld ten aanzien van de bevordering, de verplichting tot het afleggen van examen en het stilstaan in de ranglijst, zijn op gelijke wijze van toepassing op de adjunct-administrateurs, voor wat betreft hunne bevordering tot hoogeren rang.

De officieren van administratie der tweede klasse moeten zes jaren dien rang bekleed en daarvan twee jaar buitengaats gediend hebben en voorts in dien rang gedurende vier jaren zelfstandig eene administratie (hetzij aan boord hetzij aan wal) gevoerd hebben om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

De officieren van administratie der eerste klasse moeten zes jaren dien rang bekleed en daarvan twee jaren buitengaats gediend hebben om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

De inspecteurs van administratie moeten twee jaren in dien rang actief bij de zeemacht gediend hebben om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

Art. 15. De officieren-machinist der tweede klasse moeten zes jaren dien rang bekleed en daarvan vier jaren actief bij de

zeemacht gediend hebben, om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

De tijd, gedurende welken de officieren-machinist bij het marine-etablissement te Soerabaia dienst doen, wordt gerekend als actieve dienst bij de zeemacht.

Art. 16. Onverminderd de hiervóór voor bevordering gestelde eischen worden de adelborsten der eerste klasse, de tweede-luitenants der mariniers en de adjunct-administrateurs uiterlijk na een diensttijd van vier jaren in hunnen rang bevorderd.

Art. 17. De tijd van dienst, die vereischt wordt om van den eenen tot den anderen rang over te gaan, kan door Ons, in tijd van oorlog, tot op de helft van het hierboven bepaalde worden verminderd.

Bovendien kunnen in oorlogstijd de bepalingen ten aanzien van de diensten buitengaats en op actieve oorlogsbodems door Ons tijdelijk worden buiten werking gesteld.

Art. 18. De bevordering van adelborsten der eerste klasse, tweede luitenants der mariniers, apothekers der tweede klasse en adjunct-administrateurs geschiedt naar ouderdom in rang.

De bevorderingen van de officieren van de zeemacht met den rang van luitenant ter zee der tweede klasse en daarboven, uitgenomen de bevordering tot vlagofficier, tot inspecteur van den geneeskundigen dienst, tot kolonel der mariniers en tot hoofdinspecteur van administratie, geschieden als regel naar ouderdom in rang.

De bevordering tot vlagofficier, tot inspecteur van den geneeskundigen dienst, tot kolonel der mariniers en tot hoofdinspecteur van administratie geschiedt door Ons bij keuze.

Wij behouden Ons voor:

1°. in ieder tijdvak van vijf jaar bij bevorderingen tot kapitein-luitenant ter zee en bij bevorderingen tot kapitein ter zee voor elk der genoemde rangen twee openvallende plaatsen bij keuze aan te vullen;

2°. in ieder tijdvak van vijf jaar bij bevorderingen van officieren tot den rang van luitenant ter zee der eerste klasse, tot dirigeerend officier van gezondheid der tweede en der eerste klasse, tot luitenant-kolonel der mariniers en tot inspecteur van administratie, bij elk dienstvak en bij elken rang één der openvallende plaatsen bij keuze aan te vullen;

3°. in tijden van oorlog en oorlogsgevaar bij bevorderingen tot kapitein-luitenant ter zee voor een vierde en bij bevordering tot kapitein ter zee voor een derde de openvallende plaatsen bij keuze aan te vullen.

Art. 19. Met afwijking van de hiervóór gegeven bepalingen behouden wij Ons voor buitengewone bevorderingen te verleenen, ter belooning van een schitterend wapenfeit of van eene uitstekende militaire daad.

De reden tot de buitengewone bevordering wordt in dit geval in het besluit der benoeming speciaal uitgedrukt.

Art. 20. De officieren behouden hunne aanspraak op bevordering:

a. die door Ons tijdelijk tot andere diensten, niet behoorende tot het Departement van Marine, worden geroepen;

b. die met Onze machtiging zich tijdelijk in vreemden militairen zeedienst bevinden.

Wanneer de voornoemde diensten of vreemde militaire zeedienst langer dan vier jaren achtereen duren, blijft de betrokkene van af het tijdstip, dat de vier jaren verstreken zijn, op het standpunt in de rangopvolging verkregen, stilstaan en klimt eerst op nadat hij zich weder voor de Nederlandsche Marine heeft beschikbaar gesteld.

Art. 21. De officieren, hoofden van een Departement van Algemeen Bestuur en leden der Staten-Generaal, moeten, om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen, voldoen aan de eischen, bij deze wet gesteld.

De bepaling vervat in de 1ste alinea van art. 23 is echter niet op hen van toepassing.

Art. 22. Aan officieren van de zeemacht, met den rang van luitenant ter zee der tweede klasse en daarboven, kan door Ons de vergunning worden verleend tot het waarnemen van eene lands- of particuliere betrekking buiten het zeewezen, echter slechts eenmaal en voor niet langer dan één jaar en onder stilstand van alle inkomsten bij de zeemacht en van de opklimming in de ranglijst.

Bij het intreden van oorlog of oorlogsgevaar zal het verleende verlof van rechtswege vervallen en zullen de officieren, na oproeping, zich zoo spoedig mogelijk voor den actieven dienst moeten aanmelden.

Art. 23. De betrekkingen aan den wal, zoowel hier te lande als in de overzeesche bezittingen en koloniën, mogen behoudens het bepaalde bij de laatste alinea van art. 21, door zeeofficieren niet langer dan vier jaren achtereen worden bekleed.

Wij behouden Ons echter voor van deze bepaling af te wijken:

1°. in bijzondere gevallen, ten aanzien van officieren, die op het hoogergenoemde tijdstip niet zonder nadeel voor den dienst kunnen worden vervangen. Hunne vervanging zal echter zoo spoedig mogelijk na genoemd tijdstip geschieden.

2°. ten aanzien van officieren geplaatst in betrekkingen voor welker vervulling kundigheden van zeer specialen aard of bijzondere geschiktheid worden vereischt en waarvan verwisseling der titularissen om die redenen zooveel mogelijk moet worden vermeden.

De officieren in dit artikel bedoeld moeten, om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen, voldoen aan de voorwaarden voor bevordering in deze wet gesteld.

Art. 24. Officieren, die zich in krijgsgevangenschap bevinden, worden voorloopig niet bevorderd.

Wanneer zij binnen vier jaren uit de krijgsgevangenschap worden ontslagen en hunne bevordering naar ouderdom in rang tijdens de krijgsgevangenschap zoude hebben kunnen plaats vinden, zullen zij, ingeval er geene redenen aanwezig zijn om hunne bevordering niet te doen geschieden, bij hunne terugkomst worden bevorderd en hunne vroegere plaats in de rangschikking hernemen.

Wij behouden Ons voor:

1°. van de bepaling genoemd in de eerste alinea van dit artikel af te wijken ten aanzien van officieren in aanmerking komende voor eene buitengewone bevordering ter belooning van een schitterend wapenfeit of van eene uitstekende militaire daad.

2°. officieren, die langer dan vier jaren in krijgsgevangenschap hebben doorgebracht, een zoodanigen rang of bestemming te verleenen, als waarvoor zij, na hunne terugkomst in het vaderland, bekwaam en geschikt zullen worden geacht, hetzij in hun korps, hetzij in eene andere staatsbetrekking.

Overgangsbepaling.

Art. 25. De officieren, die, bij het in werking treden dezer wet, hebben voldaan aan de eischen, vastgesteld bij de wet van 28 Augustus 1851 (*Staatsblad* n°. 126), zooals die is gewijzigd bij de wet van 6 April 1871 (*Staatsblad* n°. 35), om tot hoogeren rang te kunnen opklimmen, behouden hunne aanspraak op bevordering, indien zij, door het standpunt dat zij reeds in de ranglijst bereikt hebben, niet in de gelegenheid kunnen worden gesteld om aan de thans bepaalde eischen te voldoen.

DERDE AFDEELING.

Van het ontslag.

Art. 26. Behalve in de gevallen bij andere wetten voorzien wordt de rang van officier verloren:

1°. door ontslag uit 's Rijks zeedienst wanneer dat ontslag niet gepaard gaat met de toekenning van pensioen of de erkenning van het recht op pensioen, en wanneer niet het geval aanwezig is voorzien bij het laatste lid van art. 28;

2°. door het verlies van den staat van Nederlander;

3°. door het aannemen van vreemden adeldom;

4°. door buiten Onze toestemming een ordeteeken, titel, rang, waardigheid of openbare bediening aan te nemen, verleend of opgedragen door eene vreemde Mogendheid of Regeering;

5°. door het ophouden of op eenigerlei wijze verloren gaan van verleend pensioen of van verkregen recht op pensioen.

Art. 27. Een officier kan niet uit den dienst worden ontslagen, dan:

1°. op eigen aan Ons gedaan verzoek;

2°. onder toekenning van pensioen of van het recht op pensioen:

a. ter zake van langdurigen dienst nader omschreven in de wet tot regeling der militaire pensioenen bij de zeemacht;

b. ter zake van ongeschiktheid voor de verdere waarneming van den militairen dienst, tengevolge van verwonding of verminking, ziels- of lichaamsgebreken, mits de ongeschiktheid niet het gevolg zij van eigen moedwillige handelingen of van ongeregeld gedrag;

c. wanneer de belanghebbende na eenen werkelijken dienst van ten minste tien jaren den leeftijd van vijftig jaren heeft bereikt of overschreden en geacht wordt, in verband met zijn leeftijd, voor de waarneming van den militairen dienst niet meer ten volle geschikt te zijn;

d. ter zake van onbekwaamheid of ongeschiktheid om in den verkregen rang in eenige betrekking bij de zeemacht te dienen;

e. wegens het op den duur niet voldoen aan de voorgeschreven verplichte examens;

3°. ter zake van ongeschiktheid voor de verdere waarneming van den militairen dienst ten gevolge van ziels- of lichaamsgebreken, ontstaan door eigen moedwillige handelingen of ongeregeld gedrag, zonder dat de betrokkene verkeert in een der gevallen hieronder bij 5°. aangewezen;

4°. wanneer hij bij ontslag uit de betrekking van hoofd van een Departement van Algemeen Bestuur Ons niet dadelijk bij zijn aftreden doet blijken van zijn verlangen om weder in militairen dienst te worden geplaatst;

5°. in de gevallen bij artikel 30 aangewezen.

De ongeschiktheid, waarvan sprake is bij 2°., sub *b*, en bij 3°., moet erkend zijn bij een militair geneeskundig onderzoek, de onbekwaamheid of ongeschiktheid bij 2°. sub *d*, bedoeld, bij onderzoek van een daartoe door Ons aangewezen commissie van vlag- of hoofdofficieren.

De regelen voor het onderzoek, bij het vorige lid aangewezen, worden gesteld bij algemeenen maatregel van bestuur.

Art. 28. In de gevallen bij het vorige artikel onder 1°. tot en met 4°. genoemd, kan het ontslag den officier niet anders dan eervol worden verleend.

Hem wordt tijdelijk een eervol ontslag uit den militairen zeedienst verleend, indien hij volgens het bepaalde bij art. 20

Onze machtiging bekomt om zich in vreemden militairen zeedienst te begeven.

In dit geval gaat echter de rang van officier voor hem niet verloren.

Art. 29. Het verzoek om ontslag uit den dienst kan door Ons niet worden afgewezen dan:

a. ingeval van oorlog, oorlogsgevaar of andere buitengewone omstandigheden;

b. op grond van verplichtingen, aan de benoeming verbonden of ingeval de bij de benoeming aangegane dienstverbintenis niet is volbracht;

c. indien de officier, ter zake van een of meer der feiten, bedoeld bij art. 30, voor eenen raad van onderzoek als beklaagde geroepen is of, krachtens daartoe gegeven bevelen, geroepen zal worden;

d. indien de officier volgens het advies van eenen raad van onderzoek in de termen valt om uit den dienst te worden ontslagen;

e. indien de officier strafrechtelijk wordt vervolgd of zal worden vervolgd, dan wel een, naar aanleiding van zoodanige vervolging, tegen hem gewezen vonnis nog niet in kracht van gewijsde is overgegaan.

Bovendien kan in tijd van vrede het verzoek om ontslag van een officier, die zich buitengaats bevindt, worden aangehouden gedurende den tijd, die noodig is om hem door een anderen te vervangen.

Art. 30. Een officier kan door Ons niet-eervol uit den dienst worden ontslagen:

1°. wegens verregaande nalatigheid in de vervulling van opgelegde plichten;

2°. wegens opzettelijke en herhaalde ongehoorzaamheid, mishandeling van ondergeschikten of misbruik maken van gezag, inzonderheid wanneer door eene of andere dezer handelingen stellig nadeel aan den dienst of aan eenig persoon is toegebracht;

3°. wegens aanhoudend wangedrag, onverschillig of daarvan in of buiten den dienst blijkt;

4°. wegens gedragingen of daden in het openbaar of wegens openbare geschriften, waardoor de waardigheid van den officiersrang, de eerbied voor het Koninklijke Huis, de grondwettige instellingen of de krijgstucht bepaald worden aangerand;

5°. na een rechterlijk gewijsde, dat, hoezeer het verlies van den rang van officier niet uit zijn aard ten gevolge hebbende, nochtans heeft plaats gehad wegens eene handeling, welke den veroordeelde onwaardig maakt dien rang te blijven bekleeden.

Art. 31. Het ontslag, bij het vorige artikel bedoeld, kan niet plaats hebben dan op het advies van eenen raad van onderzoek of van eenen raad van appel, bij eenparigheid of meerderheid van stemmen uitgebracht.

Van dat advies kan door Ons niet worden afgeweken dan ten gunste van den officier wien het geldt.

Art. 32. Een officier kan alleen op schriftelijken last van Onzen Minister van Marine voor eenen raad van onderzoek worden gebracht.

Die lastgeving moet gegrond zijn:

hetzij op een rechterlijk gewijsde;

hetzij op andere betrouwbare bescheiden bij Onzen Minister van Marine ingekomen;

hetzij op eene schriftelijke klacht, langs den hierarchischen weg tegen den officier ingebracht door een of meer zijner meerderen of ouderen in rang bij de zeemacht.

De lastgeving moet uitdrukkelijk vermelden, welk feit of welke feiten de Minister onderzocht wenscht te zien.

Eene klacht, als hierboven bedoeld, moet het feit of de feiten aanwijzen op grond waarvan de officier kan geacht worden, voor een niet-eervol ontslag uit den dienst in aanmerking te komen.

Art. 33. De Raad van onderzoek bestaat uit vijf leden.

Hij wordt samengesteld uit twee officieren van gelijken rang, doch met meerderen ouderdom in rang dan de betrokken officier, of, bij gebrek aan zoodanigen, uit twee van de jongste aanwezige officieren van den naast hoogeren rang, voorts uit twee officieren van den naast hoogeren rang dan dien van den betrokken officier, en uit een hoofd- of vlagofficier als voorzitter.

In den raad van onderzoek betreffende een zeeofficier moeten vijf zeeofficieren zitting nemen.

In den raad van onderzoek betreffende een officier van het korps mariniers, een officier van gezondheid, een officier van administratie en een officier-machinist moeten ten minste twee officieren van hun korps lid zijn; de overige leden moeten zeeofficieren zijn.

In den raad van onderzoek betreffende een apotheker, moet een officier van gezondheid en een apotheker, of zoo dit niet mogelijk is, ten minste twee officieren van gezondheid lid zijn; de overige leden moeten zeeofficieren zijn.

Ingeval het gevorderde getal vlag- of hoofdofficieren in actieven dienst niet beschikbaar is, kunnen ook in die rangen gepensionneerde officieren in den raad zitting nemen.

Art. 34. Wanneer een officier in de termen valt om, hetzij ter zake van eene veroordeeling als bedoeld onder 5 van art. 30 of wel wegens een of meer der feiten onder 1, 2, 3 en 4 van dat artikel genoemd, voor een raad van onderzoek te wor-

den geroepen, geeft Onze Minister van Marine de vereischte bevelen tot het samenstellen van zoodanigen raad.

Wanneer de officier is dienende bij eene vloot of afdeeling der zeemacht, die buitengaats of in 's Rijks overzeesche bezittingen verblijf houdt, en het voldoend getal officieren tot samenstelling van den raad overeenkomstig de bepalingen dezer wet, aldaar niet kan vereenigd worden, bepaalt Onze Minister van Marine, dat er een voorloopig, nauwkeurig onderzoek der zaak door drie, door den bevelhebber der vloot of afdeeling daartoe te benoemen officieren worde ingesteld, na afloop van welk voorloopig onderzoek de officier naar Nederland wordt opgezonden.

De bevelhebber zendt de stukken, tot dit onderzoek betrekkelijk, op aan Onzen Minister van Marine, die de zaak vervolgens voor een raad van onderzoek hier te lande brengt.

De plaats, waar deze raad vergaderen zal, wordt door dien Minister bepaald volgens regelen bij reglement te stellen.

Dat reglement zal tevens regelen de wijze van werken van den raad van onderzoek, alsmede al datgene, wat bij de volgende artikelen aan vaststelling bij reglement wordt overgelaten en verder aangeven, wat in acht moet worden genomen bij het in de 2de alinea van dit artikel bedoelde voorloopig onderzoek.

Artikel 35. De raad van onderzoek wordt samengesteld bij loting voor alle officieren, die, naar de regelen bij reglement te stellen, tot het lidmaatschap van den raad kunnen worden geroepen.

Bij dezelfde loting worden, naar bedoelde regelen, tevens vijf officieren aangewezen, bestemd om desgevorderd als plaatsvervangende leden in den raad zitting te hebben.

Het reglement zal bepalen, waar, wanneer, in wier tegenwoordigheid en op welke wijze de loting zal geschieden, alsmede hoe, wanneer en door wien de uitslag der loting ter kennis zal worden gebracht van Onzen Minister van Marine, van de leden en plaatsvervangende leden van den raad en van den officier wien het onderzoek geldt.

Art. 36. Wanneer tot de samenstelling van een raad van onderzoek wordt overgegaan naar aanleiding van een voorstel of een rapport van een der militaire chefs of wel van eene klacht van een of meer officieren, dan mogen zij, van wie het voorstel, het rapport of de klacht is uitgegaan, geen zitting hebben in den raad.

De leden van den raad mogen voorts noch den officier over wien door den raad advies moet worden uitgebracht en die bij de volgende artikelen kortheidshalve met het woord „beklaagde" zal worden aangeduid, noch hem, die te zijnen aanzien een voorstel, een rapport of eene klacht heeft ingebracht als bij het vorige lid bedoeld, in bloedverwantschap of zwagerschap bestaan, tot den zesden graad ingesloten.

Zij mogen elkander niet in bloedverwantschap of zwagerschap bestaan tot en met den vierden graad.

De officieren van het schip, waarop de beklaagde dienende is, mogen in den raad geen zitting hebben.

De bepalingen voorkomende in de eerste drie alinea's van dit artikel zijn ook toepasselijk op de benoeming van de officieren, belast met het voorloopig onderzoek bij het 2de lid van art. 34 bepaald.

Art. 37. Elk tot lid of plaatsvervangend lid van den raad aangewezen officier, die vermeenen mocht gegronde redenen te hebben om in den raad geen zitting te nemen, moet die redenen rechtstreeks mededeelen aan hem, die volgens het reglement met de samenstelling van den raad belast is.

Bij het reglement zal worden aangewezen, hoe en wanneer die mededeeling zal moeten geschieden, en welk gevolg daaraan behoort te worden verleend.

Art. 38. Indien de beklaagde bezwaren meent te moeten inbrengen tegen het zitting nemen in den raad van eenig tot lid of plaatsvervangend lid van dien raad aangewezen officier, doet hij daarvan, onder opgave van zijne bezwaren, rechtstreeks mededeeling aan hem, die volgens het reglement met de samenstelling van den raad belast is.

Omtrent die mededeeling geldt het bepaalde bij het laatste lid van het vorige artikel.

Art. 39. Ingeval een der leden van den raad van onderzoek door ziekte of andere omstandigheden, niet voorzien bij art. 37, buiten de mogelijkheid geraakt om de zittingen van den raad bij te wonen, wordt daarvan door of namens hem, onder opgave van de redenen zijner verhindering, mededeeling gedaan aan hem, die volgens het reglement met de samenstelling van den raad belast is.

Ook omtrent die mededeeling geldt het bepaalde bij het laatste lid van art. 37.

Art. 40. De beklaagde kan de zittingen van den raad bijwonen.

Hij heeft het recht, mondeling of schriftelijk aan den raad datgene voor te dragen, wat hij te zijner verdediging in het midden kan brengen of waaromtrent hij gehoor van getuigen wenschen zou.

Naar regelen, bij reglement te stellen, kan hij dat recht geheel of ten deele overdragen aan een ander, daartoe genegen officier van de zeemacht, geen lid van den raad noch als plaatsvervangend lid van den raad aangewezen.

Het reglement zal tevens bepalen wat verder te zijnen opzichte en ten opzichte van de door hem aangewezen getuigen in acht is te nemen.

Art. 41. De zittingen van den raad kunnen worden bijgewoond door den officier bij het derde lid van het vorige artikel bedoeld.

Welke officieren die zittingen mede kunnen bijwonen, zal bij reglement worden bepaald.

Art. 42. Aan den voorzitter van den raad van onderzoek worden uitgereikt:

1°. eene memorie, houdende duidelijke omschrijving van het geval, waaromtrent advies verlangd wordt;

2°. alle door Onzen Minister van Marine ontvangen berichten en bescheiden, die op de zaak betrekking hebben;

3°. afschriften van de conduite-rapporten van den beklaagde voor zoover ter zake noodig en voor zoover aanwezig minstens over de laatste vijf jaren;

4°. een staat van dienst betreffende den beklaagde.

De sub 1°, 2° en 3° bedoelde stukken zoomede alle op de zaak betrekking hebbende stukken, die tijdens het onderzoek inkomen of worden opgemaakt en door den raad in overweging worden genomen, worden aan den beklaagde medegedeeld in voege als bij reglement zal worden bepaald.

Bij reglement zal tevens worden vastgesteld hoe, wanneer en door wien de voorzitter van den raad de onder 1° tot en met 4° genoemde stukken zal ontvangen.

Art. 43. Nadat de raad van onderzoek de zaak naar de bij reglement te stellen regelen genoegzaam heeft onderzocht om daaromtrent een op overtuiging gegrond advies te kunnen geven, gaat hij over tot het uitbrengen van zijn advies.

Dit geschiedt bij geheime stemming.

De voorzitter stelt als eerste vraag:

„Zijn er termen tot het verleenen van een niet-eervol ontslag?"

Bij toestemmende beantwoording van die vraag doet de voorzitter alsnog de vraag:

„Zijn er verzachtende omstandigheden?"

Iedere vraag mag slechts met *„ja"* of *„neen"* worden beantwoord.

Het reglement zal bepalen wat verder bij het uitbrengen van het advies moet worden in acht genomen en op welke wijze van het uitgebrachte advies mededeeling zal worden gedaan aan Onzen Minister van Marine en aan den beklaagde.

Art. 44. Behoudens het geval voorzien bij art. 52 kan een officier niet opnieuw voor eenen raad van onderzoek worden geroepen voor de zaak, waarover reeds door zoodanigen raad advies werd uitgebracht.

Art. 45. Van het advies van eenen raad van onderzoek is, behoudens het bepaalde bij de volgende artikelen, beroep op eenen raad van appèl toegelaten:

1°. wanneer bij de behandeling der zaak het bij deze wet of bij reglement bepaalde niet behoorlijk werd nageleefd;

2°. in het geval dat de vraag: „Zijn er termen tot het

verleenen van een niet-eervol ontslag", door de leden van den raad van onderzoek niet eenparig in denzelfden zin beantwoord is.

Artikel 46. Het beroep op een raad van appèl staat alleen open voor den beklaagde en voor Onzen Minister van Marine.

De bevoegdheid om in beroep te komen vervalt, indien daarvan geen gebruik wordt gemaakt binnen veertien dagen na dien, waarop de mededeeling van het door den raad van onderzoek uitgebrachte advies wordt ontvangen.

Wenscht de beklaagde in beroep te komen, dan doet hij Ons daarvan blijken bij een met redenen omkleed verzoekschrift.

Dat verzoekschrift blijft buiten overweging, wanneer het niet binnen veertien dagen na dien, waarop de mededeeling van het door den raad van onderzoek uitgebrachte advies aan den beklaagde werd verzonden, bij Ons inkomt of langs den hierarchischen weg aan Ons wordt ingediend.

Art. 47. Omtrent het beroep op eenen raad van appèl, vatbaar voor overweging, wordt door Ons beslist.

Wordt het den beklaagde geweigerd, dan geschiedt dit bij een met redenen omkleed besluit, den Raad van State gehoord.

Art. 48. De raad van appèl bestaat uit *vijf* leden. Hij wordt samengesteld in verhouding tot den rang van den beklaagde met dien verstande, dat de voorzitter steeds een vlagofficier zal zijn.

Van de overige officieren zijn er twee officieren van gelijken rang, doch met meerderen ouderdom van rang dan de beklaagde, dan wel bij gebrek aan zoodanigen twee der jongste aanwezige officieren van den naast hoogeren rang.

De voorzitter van den raad wordt door Ons benoemd; overigens geschiedt de samenstelling van een raad van appèl naar regelen, met inachtneming van de in de artt. 33, 35, 36, 37, 38 en 39 neergelegde beginselen, te stellen bij reglement.

Officieren, die op eenigerlei wijze hebben deelgenomen aan het onderzoek der zaak bedoeld in het tweede lid van art. 34, of zitting hadden in den raad van onderzoek die het betwiste advies heeft uitgebracht, mogen geen deel uitmaken van den raad van appèl, welke dat beroep zal hebben te behandelen.

Art. 49. De raad van appèl vergadert steeds te 's-Gravenhage.

Art. 50. Omtrent het doel en de wijze van werken van een raad van appèl worden met inachtneming van de in de artikelen 40, 41, 42 en 43 neergelegde beginselen, regelen gesteld bij reglement.

Feiten in het nadeel van den beklaagde, welke bij den raad van onderzoek niet bekend konden zijn of, in verband met de lastgeving tot het onderzoek, door dien raad buiten beschouwing moesten worden gelaten, mogen echter in geen geval bij den raad van appèl een punt van behandeling uitmaken, noch invloed hebben op het door dien raad uit te brengen advies.

Art. 51 Herziening van een door eenen raad van onderzoek of door eenen raad van appèl uitgebracht advies kan plaats hebben:

1°. in het geval dat het advies verband hield met een rechterlijk gewijsde, waarvan de vernietiging gevraagd en verkregen werd;

2°. op grond van eenige omstandigheid, die bij het uitbrengen van het advies niet bekend was, en op zich zelve of in verband met andere omstandigheden, ernstigen twijfel doet ontstaan omtrent de juistheid van het advies.

Art. 52. De aanvrage tot herziening, bij het vorige artikel bedoeld, moet tot Ons worden gericht, hetzij door hem omtrent wien het advies werd uitgebracht, hetzij door een bijzonder daartoe door hem schriftelijk gemachtigde, hetzij, indien hij overleden is, door zijne weduwe of door een of meer zijner wettige bloedverwanten in de rechte lijn.

Het verzoekschrift blijft buiten overweging, wanneer het niet het feit of de omstandigheid noemt, waarop de aanvrage steunt.

Art. 53. Wordt eene aanvrage om herziening, vatbaar voor overweging, door Ons afgewezen, dan geschiedt dit bij een met redenen omkleed besluit, den Raad van State gehoord.

Achten Wij de aanvrage echter voldoende gerechtvaardigd, dan wordt door Onzen Minister van Marine het vereischte verricht om de zaak, waarover het betwiste advies werd uitgebracht, opnieuw te doen onderzoeken, hetzij door een raad van onderzoek, hetzij door een raad van appèl, naar gelang het advies in eerste instantie dan wel in appèl werd uitgebracht.

Art. 54. Het onderzoek, bij het tweede lid van het vorige artikel bedoeld, geschiedt naar regelen bij reglement te stellen, met in achtneming overigens van de beginselen neergelegd in de artikelen 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 48, 49 en 50.

Officieren, die op eenigerlei wijze hebben deelgenomen aan het onderzoek van de zaak dat tot het betwiste advies geleid heeft, mogen niet worden aangewezen voor het onderzoek bij het eerste lid bedoeld.

Art. 55. Van een in herziening uitgebracht advies is geen beroep toegelaten.

Art. 56. Van elk advies, uitgebracht door een raad van onderzoek of een raad van appèl, wordt door Onzen Minister van Marine aan Ons verslag gedaan.

Betreft het advies een op eene aanvrage om herziening ingesteld nader onderzoek en wijkt het af van het bij dat onderzoek overwogen advies, dan zal, indien de betrokken officier reeds uit den dienst werd ontslagen, door Ons te zijnen aanzien zoodanige beschikking worden genomen, als Wij in elk voorkomend geval, ook in verband met de bepalingen betreffende de militaire pensioenen bij de zeemacht, noodig zullen oordeelen.

VIERDE AFDEELING.

Van het op pensioen stellen.

Art. 57. De officieren worden door Ons op pensioen gestel overeenkomstig de bepalingen van de wet tot regeling der m litaire pensioenen bij de zeemacht.

Art. 58. Wij behouden Ons voor, de wegens langdurige dienst of vijftigjarigen ouderdom gepensionneerde officieren, di jonger dan zestig jaren zijn, in tijden van oorlog, oorlogsgeva of andere buitengewone omstandigheden op te roepen, om, voo zoover noodig, na daartoe geschikt te zijn bevonden, in hunne rang, voor de verdediging van het Rijk in Europa weder i dienst te worden gesteld.

Het pensioen van den officier, die, zonder geldige redene ter beoordeeling van onzen Minister van Marine, aan die opro ping niet voldoet, of wel zich aan de weder indienststelling on trekt, wordt, op uitspraak van den Minister, tijdelijk geschors

Deze schorsing neemt aanvang met den dag, waarop d gepensionneerde voor den dienst had moeten opkomen en ni is verschenen. Zij eindigt met den dag waarop de gepensio neerden, die aan de oproeping hebben voldaan, bij algemeene maatregel, van hunne verplichting tot den dienst worden on slagen.

Gepensionneerde officieren niet behoorende tot die in h eerste lid van dit artikel bedoeld, kunnen door Ons slechts eigen aanvrage en voor zoover zij voor den actieven dienst g schikt bevonden zijn, in het bij het eerste lid van dit artik bedoelde geval in dienst worden gesteld.

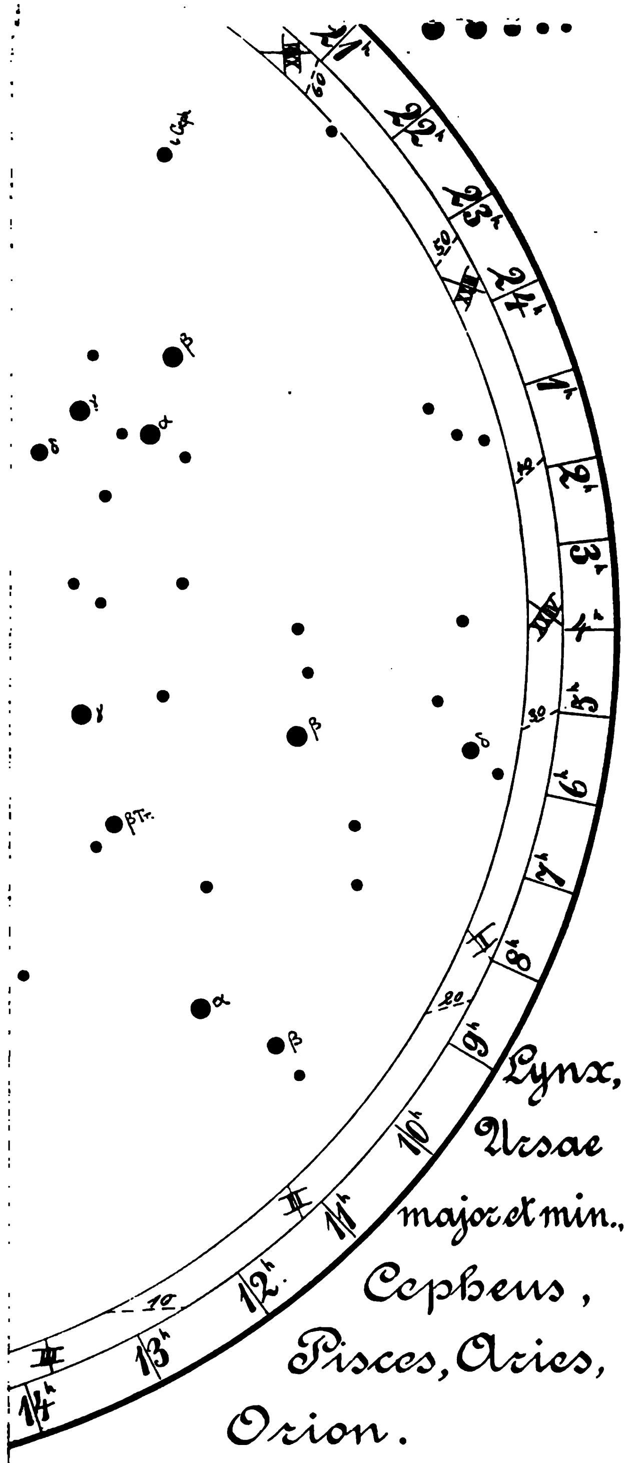
Art. 59. De officier, die reeds op pensioen was gesteld e opnieuw bij de zeemacht in dienst is getreden of bij het ze wezen in eene betrekking aan den wal geplaatst is, wordt b het weder verlaten van den dienst door Ons opnieuw op pe sioen gesteld, tenzij hij het recht op pensioen mocht hebbe verloren.

VIJFDE AFDEELING.

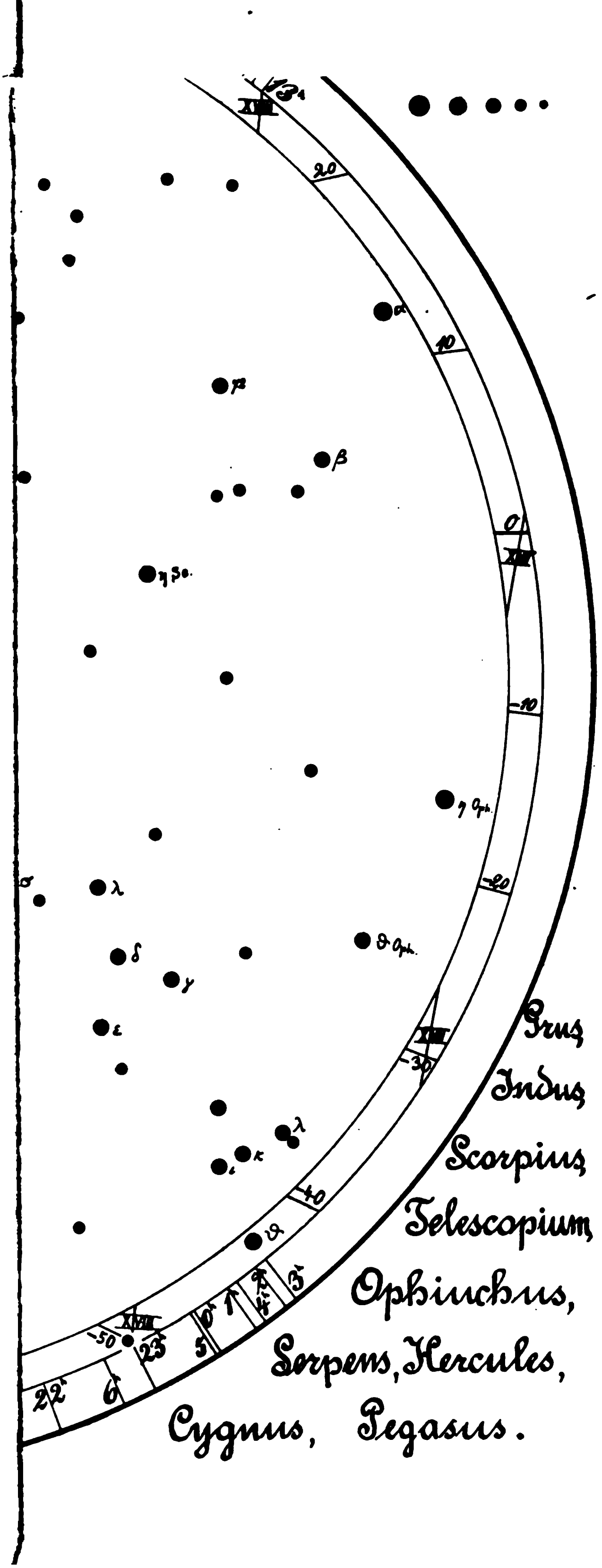
Slotbepalingen.

Art. 60. Deze wet kan worden aangehaald onder den tit „Bevorderingswet voor de Zeemacht"; zij treedt in werking o een nader door Ons te bepalen datum.

Met dat tijdstip treden buiten werking de bepalingen de wet van 28 Augustus 1851 (Staatsblad n°. 126), zooals die gewi zigd werden bij de wetten van 4 September 1853 (Staatsbla n°. 87), 11 Juli 1855 (Staatsblad n°. 73), 6 April 1871 (Staatsbla n°. 35), 22 April 1880 (Staatsblad n°. 61), 15 Juni 1883 (Staats blad n°. 78) en 18 April 1885 (Staatsblad n°. 91).



Lynx,
Ursae
major et min.,
Cepheus,
Pisces, Aries,
Orion.

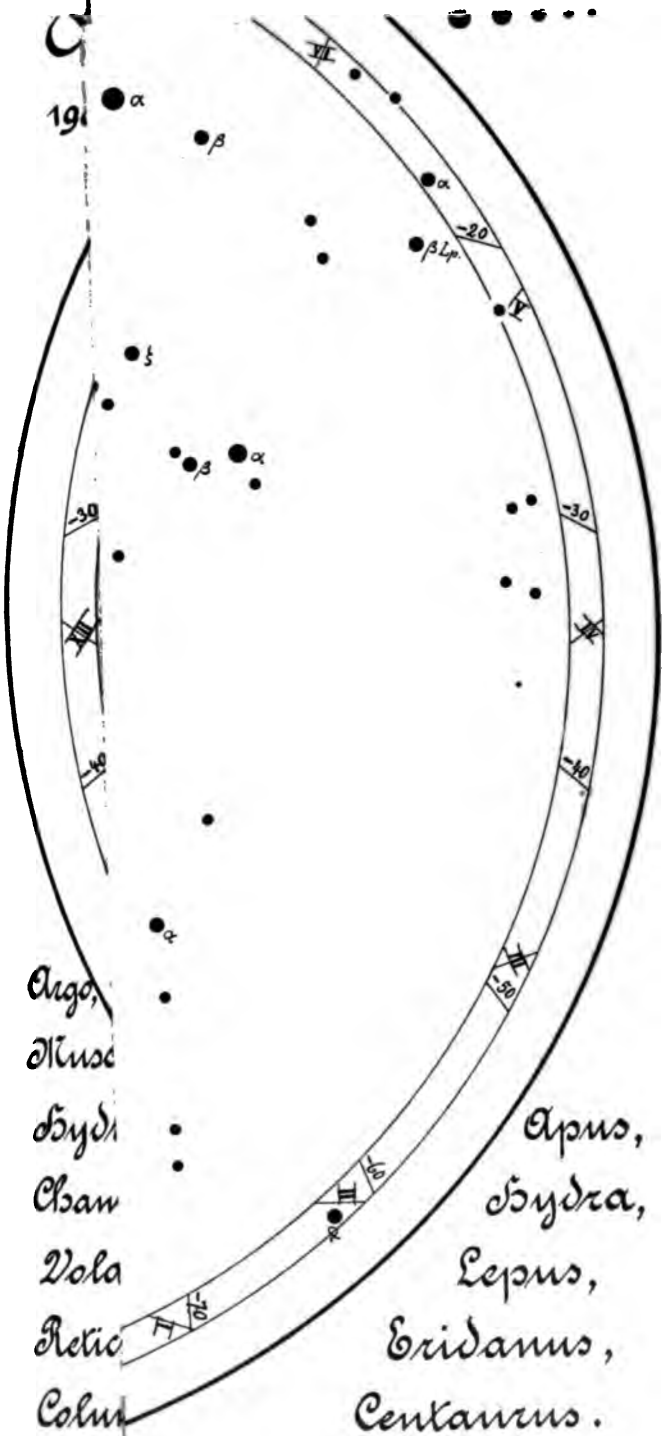


Grus, Indus, Scorpius, Telescopium, Ophiuchus, Serpens, Hercules, Cygnus, Pegasus.

[illegible]

C

19



Argo,

Musc

Hydr Apus,

Cham Hydra,

Vola Lepus,

Retic Eridanus,

Colu Centaurus.

met zijn leeftijd voor de waarneming van den militairen dienst niet meer ten volle geschikt te zijn;

5°. na een *werkelijken dienst* van ten minste *vijftien* jaren, wanneer de militair ontslagen is ter zake van:

a. onbekwaamheid of ongeschiktheid om in den verkregen rang in eenige betrekking bij de zeemacht te dienen;

b. het op den duur niet voldoen aan de vereischten voor hoogeren rang of aan de voorgeschreven verplichte examens;

c. het eindigen van een dienstverband voor zoover de vernieuwing daarvan is geweigerd, mits niet wegens wangedrag, onzedèlijkheid of merkelijke achteloosheid in de waarneming der dienstplichten.

De vaststelling van den bij deze wet bedoelden *werkelijken dienst* geschiedt met inachtneming van het bepaalde bij de artikelen 11 en 12 en bij artikel 13, sub 1°. Het bepaalde bij 2°., 4°. en 5°. van laatstgemeld artikel is daarbij niet toepasselijk.

Art. 3. Onder langdurigen dienst, bedoeld sub 1°. van artikel 2, wordt verstaan:

1°. voor zeeofficieren, officieren van het korps mariniers, officieren van administratie en officieren machinist: *veertigjarige* dienst;

2°. voor officieren van den geneeskundigen dienst alsmede voor alle onderofficieren en minderen: *dertigjarige* dienst.

Het recht op pensioen ter zake van langdurigen dienst wordt geacht niet te bestaan ingeval ontslag is verleend op eigen verzoek:

a. aan een officier, vóór het bereiken van den leeftijd van *vijftig* jaren;

b. aan een onderofficier met den rang van sergeant of hoogeren rang, vóór het bereiken van den leeftijd van *vijf en veertig* jaren;

c. aan een korporaal of mindere, vóór het bereiken van den leeftijd van *veertig* jaren.

Art. 4. Recht op *tijdelijk* pensioen bestaat:

a. voor officieren, die minder dan tien jaren *werkelijken* dienst hebben, en voor onderofficieren en minderen, die geen tien- doch ten minste *vijf* jaren werkelijken dienst hebben, in geval van ontslag uit den dienst om redenen als vermeld in artikel 2, sub 3°. en 4°.;

b. voor officieren, die minder dan vijftien- en voor onderofficieren en minderen, die geen vijftien, doch ten minste *vijf* jaren werkelijken dienst hebben, in geval van ontslag uit den dienst om redenen, als bedoeld in artikel 2, sub 5°.

Het tijdelijk pensioen wordt voor niet korter dan een jaar en voor niet langer dan *vijf* jaren toegekend.

Is het voor korter termijn dan vijf jaren toegekend, dan

WET TOT REGELING VAN DE MILITAIRE PENSIOENEN BIJ DE ZEEMACHT.

ONTWERP VAN WET.

La. C.

EERSTE AFDEELING.

VAN DE PENSIOENEN DER OFFICIEREN, ONDEROFFICIEREN EN MINDERE MILITAIREN.

§ 1. *Van het recht op pensioen.*

Art. 1. Ten laste van den Staat wordt onder de voorwaarden en naar de regelen bij deze wet gesteld, voortdurend of tijdelijk pensioen verleend aan militairen van de zeemacht, uitgezonderd het personeel van de Koninklijke Nederlandsche Marine-Reserve.

Art. 2. Het recht op *voortdurend* pensioen wordt, behoudens het bepaalde bij artikel 18, verkregen:

1°. ter zake van langdurigen dienst, nader omschreven in artikel 3 en met het bij dat artikel gestelde voorbehoud;

2°. ter zake van verwonding of verminking, tijdens de uitoefening van den militairen dienst in den strijd bekomen, of veroorzaakt door gevorderde of bevolen militaire diensten, alsook ter zake van ziels- of lichaamsgebreken, welke het gevolg zijn van verrichtingen en vermoeienissen, aan de uitoefening van den militairen dienst verbonden of van bijzondere omstandigheden, die zich daarbij hebben voorgedaan, voor zoover die verwonding, verminking, ziels- of lichaamsgebreken den belanghebbende tot de verdere waarneming van den militairen dienst ongeschikt maken;

3°. ter zake van ongeschiktheid voor de verdere waarneming van den militairen dienst uithoofde van verwonding of verminking dan wel ziels- of lichaamsgebreken, ontstaan door andere oorzaken als onder 2°. vermeld, mits de ongeschiktheid niet het gevolg zij van eigen moedwillige handelingen of van ongeregeld gedrag en de belanghebbende ten minste *tien* jaren *werkelijken dienst* hebbe;

4°. na een *werkelijken dienst* van ten minste *tien* jaren, wanneer de militair ontslagen is omdat hij den leeftijd van *vijftig* jaren had bereikt of overschreden en geacht werd in verband

met zijn leeftijd voor de waarneming van den militairen dienst niet meer ten volle geschikt te zijn;

5°. na een *werkelijken dienst* van ten minste *vijftien* jaren, wanneer de militair ontslagen is ter zake van:

a. onbekwaamheid of ongeschiktheid om in den verkregen rang in eenige betrekking bij de zeemacht te dienen;

b. het op den duur niet voldoen aan de vereischten voor hoogeren rang of aan de voorgeschreven verplichte examens;

c. het eindigen van een dienstverband voor zoover de vernieuwing daarvan is geweigerd, mits niet wegens wangedrag, onzedelijkheid of merkelijke achteloosheid in de waarneming der dienstplichten.

De vaststelling van den bij deze wet bedoelden *werkelijken dienst* geschiedt met inachtneming van het bepaalde bij de artikelen 11 en 12 en bij artikel 13, sub 1°. Het bepaalde bij 2°., 4°. en 5°. van laatstgemeld artikel is daarbij niet toepasselijk.

Art. 3. Onder langdurigen dienst, bedoeld sub 1°. van artikel 2, wordt verstaan:

1°. voor zeeofficieren, officieren van het korps mariniers, officieren van administratie en officieren machinist: *veertigjarige* dienst;

2°. voor officieren van den geneeskundigen dienst alsmede voor alle onderofficieren en minderen: *dertigjarige* dienst.

Het recht op pensioen ter zake van langdurigen dienst wordt geacht niet te bestaan ingeval ontslag is verleend op eigen verzoek:

a. aan een officier, vóór het bereiken van den leeftijd van *vijftig* jaren;

b. aan een onderofficier met den rang van sergeant of hoogeren rang, vóór het bereiken van den leeftijd van *vijf en veertig* jaren;

c. aan een korporaal of mindere, vóór het bereiken van den leeftijd van *veertig* jaren.

Art. 4. Recht op *tijdelijk* pensioen bestaat:

a. voor officieren, die minder dan tien jaren *werkelijken* dienst hebben, en voor onderofficieren en minderen, die geen tien- doch ten minste *vijf* jaren werkelijken dienst hebben, in geval van ontslag uit den dienst om redenen als vermeld in artikel 2, sub 3°. en 4°.;

b. voor officieren, die minder dan vijftien- en voor onderofficieren en minderen, die geen vijftien, doch ten minste *vijf* jaren werkelijken dienst hebben, in geval van ontslag uit den dienst om redenen, als bedoeld in artikel 2, sub 5°.

Het tijdelijk pensioen wordt voor niet korter dan een jaar en voor niet langer dan *vijf* jaren toegekend.

Is het voor korter termijn dan vijf jaren toegekend, dan

kan het, in geval de betrokkene geheel of ten deele buiten staat wordt bevonden om in zijn levensonderhoud te voorzien, opnieuw een of meer malen worden verleend, met dien verstande dat het in geen geval kan worden genoten over een langeren dan den gemelden termijn van vijf jaren, eventueel den tijd van schorsing ingevolge artikel 49 daaronder begrepen.

Art. 5. De oorzaak, de aard en de gevolgen van de verminking en ziels- of lichaamsgebreken, welke recht geven op pensioen, alsmede op verhooging of wijziging van pensioen, moeten bij militair geneeskuudig onderzoek zijn erkend, naar regelen te stellen bij algemeenen maatregel van bestuur.

Art. 6. Het recht op pensioen gaat verloren:

a. door ontslag op eigen aanvrage, wanneer deze niet is gegrond op het bepaalde bij artikel 2;

b. voor een officier, door niet-eervol ontslag uit den dienst;

c. voor een onderofficier of mindere, in geval van ontslag wegens wangedrag, onzedelijkheid of verregaande nalatigheid in de vervulling der dienstplichten;

d. door verwijdering uit den dienst tijdens de militair aan de strengere krijgstucht onderworpen is;

e. door veroordeeling tot gevangenisstraf of militaire detentie, indien verwijdering uit den dienst daarvan het gevolg is of zou geweest zijn;

f. door een rechterlijk gewijsde ter zake van desertie, wanneer verwijdering uit den dienst daarvan het gevolg is.

Art. 7. Overgang uit den dienst bij de zeemacht in een anderen Rijksdienst heeft ten gevolge dat de betrokkene geen recht meer kan doen gelden op toekenning van pensioen volgens deze wet.

Art. 8. Behoudens het bepaalde bij de artikelen 29 en 30 neemt het pensioen aanvang met den dag van ontslag uit den dienst.

Een tijdelijk opnieuw toe te kennen pensioen gaat in met den dag, volgende op dien, waarop het vorige heeft opgehouden.

Art. 9. De militair, die bij de zeemacht is in dienst getreden terwijl hij in het genot was van pensioen ter zake van vorigen militairen dienst bij zee- of landmacht, wordt bij ontslag opnieuw gepensionneerd, tenzij hij het recht op pensioen mocht hebben verloren.

Het pensioen wordt alsdan geregeld naar zijn geheelen diensttijd met inachtneming overigens van de bepalingen dezer wet.

In geen geval zal het latere pensioen minder bedragen dan het vroeger toegekende.

Het bepaalde bij dit artikel geldt ook voor gepensionneerde officieren in het geval, voorzien bij art. 58 der Bevorderingswet

voor de zeemacht, alsmede voor hen, die geplaatst of herplaatst worden in eene militaire betrekking aan den wal.

Art. 10. Militairen der zeemacht, die hun recht op pensioen volgens deze wet wenschen te doen gelden, moeten eene aan Ons gerichte aanvrage om pensioen inzenden aan het Departement van Marine.

Wij behouden Ons voor, den militair pensioen te verleenen ook zonder dat door hem eene aanvrage werd ingezonden.

Het recht op pensioen is verbeurd, wanneer de belanghebbende het niet heeft doen gelden binnen vijf jaren na ontslag uit den dienst.

§ 2. *Van den diensttijd.*

Art. 11. Als diensttijd komt in aanmerking de tijd vóór en na de invoering dezer wet doorgebracht:

a. in militaire betrekkingen bij de zeemacht;

b. in militaire betrekkingen bij de landmacht;

c. in burgerlijke betrekkingen en in die bij het loodswezen, als mindere geëmployeerde, werkman of bediende, op daggeld werkzaam bij inrichtingen van 's Rijks zee- en landmacht, en bij het Koloniaal Etablissement te Amsterdam;

d. in militaire en burgerlijke betrekkingen in 's Rijks overzeesche bezittingen en koloniën en in die, welke hier te lande ten laste van de koloniale geldmiddelen zijn of zullen worden ingesteld:

mits de diensten in die betrekkingen bewezen, naar de daarvoor geldende regelen, aanspraak geven op pensioen of gagement en niet reeds met pensioen of gagement zijn vergolden.

Art. 12. Als diensttijd bij de zeemacht komt ook in aanmerking:

a. de tijd, op non-activiteit doorgebracht;

b. de tijd van krijgsgevangenschap;

c. de tijd, gedurende welken een officier zich met Onze vergunning in vreemden krijgsdienst heeft bevonden.

Art. 13. Voor vaststelling van den bij de zeemacht voor pensioen geldigen diensttijd wordt het navolgende in acht genomen:

1°. Niet in aanmerking komt:

a. diensttijd, voorafgaande aan het tijdstip waarop het zestiende levensjaar is vervuld:

b. de tijd, door een officier doorgebracht met verlof tot het waarnemen van eene betrekking buiten het zeewezen;

c. de tijd, door den zeemilicien in het genot van groot verlof doorgebracht, voor zoover gedurende dien tijd geen dienst is bewezen als bij art. 11 bedoeld;

d. de tijd, gedurende welken de militair voor langer dan een jaar met gewoon verlof is geweest, tenzij dit verlof verleend werd tot het verkrijgen van herstel van wonden, ziekten, ziels- of lichaamsgebreken, in den strijd dan wel bij of door het verrichten van militaire diensten ontstaan;

e. de tijd, gedurende welken de militair aan de strengere krijgstucht onderworpen is geweest;

f. de tijd, gedurende welken de militair, die tot gevangenisstraf, hechtenis of detentie werd veroordeeld, in verzekerde bewaring is geweest, het voorloopig arrest hieronder begrepen;

g. de militaire diensttijd, voorafgegaan aan een rechterlijk gewijsde ter zake van *desertie*, tenzij er, na nauwkeurig onderzoek omtrent de omstandigheden, waaronder de desertie plaats had, door Ons termen zijn gevonden om het hier bepaalde niet te doen toepassen.

2°. *Dubbel* wordt geteld:

a. de tijd van verblijf in actieven militairen dienst in 's Rijks overzeesche bezittingen en koloniën;

b. de tijd van verblijf in actieven militairen dienst tusschen de keerkringen buiten 's Rijks overzeesche bezittingen en koloniën;

3°. Het dubbel-tellen van diensttijd wordt niet toegelaten waar het geldt diensttijd, bedoeld in art. 12.

4°. Voor officieren van den geneeskundigen dienst alsmede voor militairen beneden den rang van officier wordt de diensttijd, doorgebracht in burgerlijke betrekkingen, bedoeld onder *c* en *d* van art. 11, voor *drie vierden* berekend.

5°. Indien het eindcijfer van den diensttijd een gedeelte van eene maand oplevert, wordt daarvoor een geheele maand gesteld.

Art. 14. Wanneer militair personeel der zeemacht op voet van oorlog is geweest en aan krijgsverrichtingen ter zee of te land buiten 's Rijks overzeesche bezittingen en koloniën heeft deelgenomen, wordt door Ons na afloop van die krijgsverrichtingen bepaald, of en voor welk tijdsverloop de diensttijd van dat personeel *dubbel* zal worden geteld.

Dubbel-tellen van diensttijd krachtens dit artikel vervalt voor elk tijdsverloop, waarop het bepaalde bij art. 13, sub 2°., toepasselijk mocht zijn.

§ 3. *Van het pensioensbedrag.*

Art. 15. Het volle pensioensbedrag, zonder verhooging om bijzondere redenen, wordt, behoudens het bepaalde bij de artikelen 27 en 56, voor elken rang aangegeven op den bij deze wet gevoegden staat.

De sommen, op dezen staat gebracht, dienen ook tot maatstaf van berekening voor betrekkingen, niet daarbij genoemd, doch door Ons bij besluit met militaire rangen gelijkgesteld.

Voor het personeel van 's Rijks stoomvaartdienst beneden den rang van officier zijn evenwel op den staat afzonderlijk bedragen vastgesteld.

Art. 16. De regeling van het pensioen geschiedt naar den rang, laatstelijk door den betrokkene bekleed:

a. indien hij dien rang heeft bekleed gedurende de laatste twee jaren *werkelijken* dienst;

b. in de gevallen, vermeld onder 2°. van artikel 2;

c. indien hij, officier zijnde, als zoodanig geen twee jaren *werkelijken* dienst telt en niet werd bevorderd;

d. ingeval hij, militair beneden den rang van officier zijnde, in zijne betrekking laatstelijk den laagsten rang bekleedde;

e. ingeval een gedegradeerde den dienst verlaat binnen twee jaar na het tijdstip van ingang der degradatie.

In andere gevallen wordt het pensioen geregeld naar den onmiddellijk voorafgaanden lageren rang.

Titulaire rangen komen voor de pensioensberekening niet in aanmerking.

Art. 17. Het volle pensioensbedrag wordt toegekend ter zake van langdurigen dienst, vermeld sub 1°. van artikel 2 en nader omschreven in artikel 3.

Art. 18. In de gevallen, vermeld sub 2°. van artikel 2, wordt toegekend:

a. indien de bekomen verwonding, verminking, ziels- of lichaamsgebreken den betrokkene *voor altijd* buiten staat stellen om in zijn levensonderhoud te voorzien: het volle pensioensbedrag;

b. indien zij hem *niet* buiten staat stellen om in zijn levensonderhoud te voorzien: *drie vierde* gedeelten van het volle pensioensbedrag of zooveel meer als hem naar eene berekening in evenredigheid van zijne dienstjaren op den voet van het bepaalde bij de artikelen 19 en 20 zou toekomen;

c. Indien zij hem *tijdelijk* buiten staat stellen om in zijn levensonderhoud te voorzien: *tijdelijk* het volle pensioensbedrag, tenzij hij het voor pensioen ter zake van langdurigen dienst gevorderde aantal dienstjaren mocht hebben bereikt, in welk geval hem het pensioen al dadelijk op den voet van het bepaalde sub *a* zal worden toegekend.

Het tijdelijk te verleenen pensioensbedrag wordt aanvankelijk toegekend voor *een jaar* en zal daarna, zoolang de betrokkene nog niet verkeert in een der gevallen, sub *a* en *b* vermeld, bij herhaling, doch niet meer dan vier malen, voor gelijken tijd worden toegestaan.

Na verloop van vijf jaren wordt het pensioen niet weder tijdelijk verleend. Wordt alsdan niet bevonden, dat een der gevallen sub *a* of *b* aanwezig is, dan wordt de betrokkene ge-

acht te verkeeren in het geval, bedoeld sub *a*.

Art. 19. In de gevallen, vermeld sub 3°., 4°. en 5°. van artikel 2, wordt het pensioen berekend naar het aantal dienstjaren, op de wijze als omschreven in artikel 20.

Art. 20. Indien het pensioensbedrag ingevolge art. 19 moet worden geregeld naar den diensttijd, wordt voor elk dienstjaar toegekend:

a. aan de onder 1°. van art. 3 vermelde officieren, een *veertigste* gedeelte van het volle bedrag, bij art. 15 bedoeld;

b. aan de officieren en militairen beneden dien rang, onder 2°. van art. 3 vermeld, een *dertigste* gedeelte van dat volle bedrag.

Bij deze regeling wordt echter in geen geval minder dan *de helft* van het volle bedrag toegekend.

Art. 21. Het volgens de regelen dezer wet toe te kennen pensioen wordt voor officieren, die tevens als hoofd van een departement van algemeen bestuur zijn werkzaam geweest, vermeerderd met het bedrag van het pensioen, waarop zij bij het nederleggen van genoemde betrekking, ter zake van in die betrekking bewezen diensten, volgens de ten deze toepasselijke wet tot regeling van de pensioenen der burgerlijke ambtenaren aanspraak hadden verkregen, met dien verstande, dat de tijd in die betrekking doorgebracht, niet geldt als militaire diensttijd en dat het pensioen voor de gezamenlijke diensten de som van *vier duizend gulden* niet kan overschrijden, tenzij de overschrijding voortspruit uit het bepaalde bij de artikelen 22, 23 en 26 dezer wet.

Art. 22. Het volle pensioensbedrag, bij art. 15 bedoeld, wordt met *een vierde* gedeelte vermeerderd, wanneer de verwonding, verminking en ziels- of lichaamsgebreken, bij art. 2 onder 2°. bedoeld, het verlies of het geheel en onherstelbaar gemis van het gebruik van *een* der ledematen ten gevolge hebben gehad of een toestand hebben doen ontstaan, met zoodanig verlies of gemis gelijk te stellen.

Hebben omstandigheden als bij het vorig lid bedoeld, het verlies of het geheel en onherstelbaar gemis van het gebruik van *twee* of *meer* ledematen, dan wel het geheel en onherstelbaar verlies van het gezichtsvermogen in beide oogen of onherstelbare krankzinnigheid ten gevolge gehad, of hebben zij een toestand doen ontstaan, met zoodanig verlies of gemis dan wel met onherstelbare krankzinnigheid gelijk te stellen, dan wordt het volle pensioensbedrag vermeerderd met de *helft*.

Onder ledematen wordt hier verstaan: *handen* en *voeten*, onverschillig of met het verlies of gemis van het gebruik daarvan ook dat van armen en beenen gepaard gaat.

Art. 23. De militair, die niettegenstaande het verlies of het onherstelbaar gemis van het gebruik van een of meer ledematen, ontstaan op de wijze bij art. 2, onder 2°. bedoeld, blijft

voortdienen, ontvangt wanneer hij later volgens deze wet wordt gepensionneerd, boven het bedrag waarop hij alsdan recht heeft, eene verhooging ten bedrage van *een vierde gedeelte* of van *de helft* van het volle pensioensbedrag, bij deze wet vastgesteld voor den rang, door hem bekleed tijdens hij de verwonding, verminking of gebreken heeft bekomen, door welke gemeld verlies of gemis is veroorzaakt.

Art. 24. De officier beneden den rang van hoofdofficier, alsmede de onderofficier of korporaal, die in den rang, naar welken zijn pensioen moet worden berekend een werkelijken dienst van *zes* jaren telt, erlangt boven het pensioen, waarop hij volgens vorige artikelen, met uitzondering van de artikelen 22 en 23 recht heeft, eene verhooging van *een tiende* gedeelte van dat pensioen.

Voor elk jaar werkelijken dienst, dat hij langer denzelfden rang heeft bekleed, wordt het pensioen nog met *een zestigste* deel verhoogd, met dien verstande, dat de geheele verhooging over niet meer dan *twaalf* jaren verleend en derhalve tot geen hooger bedrag dan *een vijfde* gedeelte van het pensioen wordt vastgesteld.

Ingeval hij bij zijne pensionneering een hoogeren rang bekleedt dan dien, waarnaar het pensioen moet worden geregeld, wordt de tijd van werkelijken dienst, door hem in dien rang doorgebracht, gerekend bij de jaren, welke krachtens dit artikel recht geven op verhooging van het pensioen.

Zou hij bij toepassing van dit artikel recht op hooger pensioen hebben, wanneer hij in den laatstelijk door hem bekleeden minderen rang ware blijven voortdienen, dan zal hem dat hoogere pensioen worden toegekend.

De berekening geschiedt bij volle jaren. Levert het eindcijfer een gedeelte van een jaar op, den wordt dit gedeelte verwaarloosd.

Art. 25. Voor den militair beneden den rang van korporaal wordt het pensioen verhoogd:

met een *tiende* gedeelte van het volle bedrag, bedoeld bij artikel 15, wanneer hij een diensttijd van *vijf en dertig* jaren heeft bereikt;

of met een *vijfde* gedeelte van dat volle bedrag, wanneer hij een diensttijd van *veertig* jaren heeft bereikt.

Dit artikel is ook van toepassing wanneer het pensioen voor een korporaal naar lageren rang moet worden geregeld.

Art. 26. Het volgens de vorige artikelen en artikel 27 berekend pensioensbedrag wordt verhoogd voor elk jaar in actieven militairen dienst doorgebracht in 's Rijks overzeesche bezittingen en koloniën tusschen de keerkringen:

voor officieren met *vijf en zeventig gulden*;

voor hoofdmachinisten met *vijf en twintig gulden*;

voor onderofficieren met den rang van adjudant-onderofficier, sergeant-majoor en sergeant, met *vijftien gulden*;

voor korporaals en minderen met *zeven gulden vijftig cents.*

Bij de berekening van den duur van dit verblijf worden gedeelten van jaren bijeengeteld en wordt indien het aldus verkregen eindcijfer met de helft of een grooter gedeelte van een jaar sluit, voor dat gedeelte een geheel jaar toegekend. Voor een kleiner gedeelte wordt niets genoten.

Art. 27. Het pensioen, toe te kennen aan den officier, die overeenkomstig artikel 23 der Bevorderingswet voor de Zeemacht, voor onbepaalden tijd in een militaire betrekking aan den wal is gehandhaafd en dientengevolge niet bevorderd werd op het tijdstip, waarop hij naar ouderdom in rang daarvoor in aanmerking kon komen, wordt bepaald op *een zestigste gedeelte* van de jaarlijksche bezoldiging, welke bij ontslag uit den dienst werd genoten.

Niet meer dan veertig dienstjaren komen in berekening. In geen geval mag het bedrag van zoodanig pensioen hooger zijn dan dat, hetwelk den officier zou zijn toegekend indien hij wel was bevorderd en evenmin mag het — behoudens de verhoogingen ingevolge de artt. 22, 23 en 25 dezer wet — te boven gaan dat, hetwelk op den bij deze wet gevoegden staat voor een kapitein ter zee is aangewezen.

Art. 28. Het tijdelijk pensioen, bedoeld in artikel 4 sub *a* en *b*, wordt berekend naar het aantal dienstjaren, op de wijze als omschreven in artikel 20, 1e lid, met dien verstande:

a. dat bij minderen diensttijd dan *tien* jaren de berekening geschiedt alsof de belanghebbende dit aantal dienstjaren voor pensioen in rekening kon brengen;

b. dat ook ten aanzien van dit pensioen toepasselijk is het bepaalde bij de artikelen 24 en 26.

Art. 29. Ingeval ter zake van verwonding, verminking, ziels- of lichaamsgebreken, als bedoeld bij artikel 2 onder 2°., pensioen werd toegekend en die verwonding, verminking of gebreken den gepensionneerde later, mits niet door eigen toedoen, in een toestand brengen, die, had hij reeds bij de pensionneering bestaan, recht zou hebben gegeven op een hooger pensioen dan verleend werd, dan wordt de belanghebbende alsnog in het genot gesteld van dat pensioen, mits de daartoe aan Ons te richten aanvrage binnen *vijf* jaren na het verlaten van den dienst aan het Departement van Marine zij ingezonden.

Die verhooging gaat in met den dag, waarop de aanvraag bij gemeld Departement werd ontvangen.

Art. 30. Wanneer een militair zonder toekenning van pensioen of zonder erkenning van het recht op pensioen uit den dienst is ontslagen, hoewel hij recht op pensioen kon doen gelden, of wanneer een militair, buiten het geval bij art. 29 voor-

zien, recht kan doen gelden op een ander of een hooger pensioen dan hem werd verleend, wordt hij alsnog in het genot van het hem toekomend pensioen of hooger pensioen gesteld, mits de daartoe aan Ons te richten aanvrage aan het Departement van Marine zij ingezonden binnen *vijf* jaren na het verlaten van den dienst.

Is de aanvrage ontvangen binnen een jaar na den dag van het ontslag, dan neemt het pensioen of de verhooging aanvang met dien dag. In alle andere gevallen gaat het pensioen of de verhooging in met den dag, waarop de aanvrage bij gemeld Departement werd ontvangen.

OVERGANGSBEPALING.

Art. 31. Wanneer een militair, als zoodanig bij de zeemacht dienende bij het in werking treden van deze wet, bij pensionneering volgens vorenstaande bepalingen een pensioen tot lager bedrag zou moeten worden toegekend, dan dat waarvoor hij volgens de bij de invoering dezer wet buiten werking tredende pensioensbepalingen in aanmerking zou gekomen zijn, zal het pensioen hem worden toegekend tot een bedrag, als hem volgens laatstbedoelde bepalingen zou verleend zijn.

TWEEDE AFDEELING.

VAN DEN ONDERSTAND AAN OFFICIEREN.

Art. 32. Indien een officier, op wien het bepaalde bij 3°. van artikel 27 der Bevorderingswet voor de Zeemacht wordt toegepast, niet in staat is om in zijn levensonderhoud te voorzien, of wanneer een officier, met toepassing van een of meer der bepalingen van art. 30 dierzelfde wet, niet-eervol uit den dienst wordt ontslagen en er volgens het te zijnen aanzien uitgebrachte advies of naar Ons gevoelen, bij de redenen tot ontslag verzachtende omstandigheden aanwezig zijn, wordt hem bij het ontslag, tot levensonderhoud, een *voortdurende* of *tijdelijke* onderstand verleend.

Een *voortdurende* onderstand wordt toegekend wanneer de officier ten minste *vijftien* jaren werkelijken dienst heeft. Bij korteren diensttijd wordt een *tijdelijke* onderstand toegekend.

Het bedrag van den onderstand wordt naar bevind van zaken bepaald, doch zal nimmer te boven gaan de *helft* van het pensioen, zonder verhoogingen, dat de betrokken officier zou ontvangen naar eene berekening volgens zijn laatsten rang en het aantal zijner voor pensioen geldige dienstjaren, waarbij, indien hij minder dan de helft van het getal dienstjaren telt, gevorderd om pensioen ter zake van langdurigen dienst te kunnen doen gelden, die helft als minimum zal worden aangenomen.

Tijdelijke onderstand wordt verleend voor een jaar en houdt daarna op.

DERDE AFDEELING.

VAN DE PENSIOENEN DER WEDUWEN EN KINDEREN.

Art. 33. Ten laste van den Staat wordt onder de voorwaarden en naar de regelen bij deze wet gesteld, pensioen verleend aan de weduwen en kinderen van de bij artikel 1 bedoelde militairen der zeemacht.

Art. 34. Eene weduwe heeft recht op pensioen in het geval dat haar echtgenoot in den strijd of in en door gevorderde of bevolen dienstverrichtingen het leven heeft verloren, dan wel aan de onmiddellijke gevolgen van een in den strijd of in en door gevorderde of bevolen dienstverrichtingen bekomen verwonding, verminking, ziels- of lichaamsgebrek, binnen *een jaar* na het ontstaan daarvan, is overleden, mits het huwelijk niet na de verwonding of verminking dan wel na het ontstaan van het gebrek zij voltrokken.

Van den termijn van een jaar, bij het vorige lid bedoeld, wordt alleen dan afgeweken, indien uit een met redenen omkleed getuigschrift van een geneeskundige — waarvan de inhoud door hem onder eede voor den kantonrechter zijner woonplaats is bevestigd — duidelijk blijkt, dat de dood het onmiddellijk gevolg was van een vroeger bekomen verwonding, verminking, ziels- of lichaamsgebrek, als waarvan hiervoren sprake is.

De bij het vorige lid bedoelde afwijking is echter niet geoorloofd ten behoeve van weduwen van reeds uit den dienst ontslagen militairen, indien het overlijden van den echtgenoot niet plaats had binnen *vijf* jaren nadat deze den dienst verliet.

Art. 35. Het bedrag van het weduwen-pensioen wordt aangewezen op den bij deze wet behoorenden staat.

Art. 36. Behoudens het hieronder bepaalde neemt het weduwen-pensioen aanvang met den dag volgende op dien waarop de bezoldiging van den echtgenoot ophoudt.

Ingeval deze ter zake van in den strijd of van een in en door gevorderde of bevolen dienstverrichting bekomen verwonding, verminking, ziels- of lichaamsgebrek reeds in het genot van pensioen gesteld was, neemt het pensioen der weduwe aanvang met den dag volgende op dien waarop het pensioen van haren echtgenoot heeft opgehouden.

Wanneer de tot Ons te richten aanvrage tot het bekomen van weduwenpensioen niet binnen een jaar, nadat het recht daarop is verkregen, aan het Departement van Marine is ingezonden, gaat het pensioen eerst in met het kwartaal, volgende op dat waarin de aanvrage is gedaan.

Wanneer de aanvrage niet binnen vijf jaren, nadat op het pensioen recht is verkregen, mocht zijn ingediend, vervalt alle recht op weduwenpensioen.

Bij hertrouwen houdt het pensioen op met den dag, waarop het huwelijk is voltrokken.

Art. 37. Wanneer de militair, die op een der wijzen bij artikel 34 vermeld, het leven heeft verloren, geen weduwe achterlaat maar een of meer kinderen, die uit een vóór het ontstaan der bij evengemeld artikel omschreven omstandigheden voltrokken wettig huwelijk geboren zijn, of vóór dat tijdstip werden gewettigd, dan wordt aan dat kind of die kinderen, zoolang zij beneden den ouderdom van *achttien jaren* en ongehuwd zijn, en de Staat niet op andere wijze in hun onderhoud voorziet, een pensioen verleend tot gelijk bedrag als dat, hetwelk aan de weduwe zou zijn toegestaan.

Zoodra een der kinderen ophoudt gerechtigd te zijn tot pensioen, gaat zijn aandeel over op de overblijvende daarop recht hebbende kinderen.

Op het pensioen der kinderen zijn ook de bepalingen van het 1ste, 2de, 3de en 4de lid van artikel 36 van toepassing.

Art. 38. Aan de vrouw of wettige en gewettigde kinderen van een militair kan tijdelijk een pensioen worden verleend in het geval, dat haar echtgenoot of hun vader bij de uitvoering van eene gevorderde of bevolen dienstverrichting is vermist geraakt.

Het bedrag van dit tijdelijk pensioen zal gelijk zijn aan het bedrag van het pensioen, waarop de weduwe of de kinderen bij het overlijden van haren echtgenoot of hunnen vader recht mochten hebben.

De bepalingen betreffende de overige pensioenen, bij deze afdeeling bedoeld, zijn ook op dit tijdelijk pensioen toepasselijk.

Art. 39. Bijaldien eene weduwe, die in het genot is van een weduwenpensioen volgens deze wet, een huwelijk aangaat, of wanneer eene weduwe, gepensionneerd of op weduwenpensioen recht hebbende, is overleden en een of meer kinderen aanwezig zijn, geboren uit een wettig huwelijk van of gewettigd door hem, die op een der wijzen bij artikel 34 omschreven, het leven heeft verloren, wordt aan dat kind of die kinderen, onder dezelfde voorwaardelijke bepalingen en op denzelfden voet als in artikel 37 zijn vastgesteld, het daarbij bepaalde pensioen toegelegd, met ingang van den dag waarop het weduwenpensioen of de bezoldiging heeft opgehouden.

Art. 40. Ingeval de militair, die op een van de bij artikel 34 omschreven wijzen, het leven heeft verloren, behalve eene weduwe, ook een of meer kinderen achterlaat, die door hem in vroeger huwelijk verwekt of vóór het aangaan van het laatste huwelijk gewettigd zijn, dan wordt het aan de weduwe toe te kennen pensioen, zoolang dat kind of die kinderen in de omstandigheden verkeeren, op grond waarvan zij krachtens de bij artikel 37 vastgestelde bepalingen op pensioen aanspraak hebben, op naam en ten behoeve van de weduwe voor de eene helft, en van gemeld kind of voormelde kinderen voor de wederhelft verleend.

Van den dag dat het kind of de kinderen ophouden op pen-

sioen aanspraak te hebben, wordt de weduwe ook in het bezit van de tweede helft van het pensioen gesteld.

Bij overlijden van de weduwe, of wanneer zij in het huwelijk treedt, gaat de door haar genoten helft op voormeld kind of de voormelde kinderen over, voor zoover zij krachtens de bij artikel 37 vastgestelde bepalingen nog op pensioen recht hebben.

Mochten er echter een of meer kinderen aanwezig zijn, voortgesproten uit haar huwelijk met den in het eerste lid van dit artikel bedoelden militair, dan wel bij of tijdens het huwelijk gewettigd, dan gaan hare rechten op deze kinderen over.

De in het voorgaande lid bedoelde kinderen treden ook in het genot van de pensioenshelft, aan de in het 1ste, 2de en 3de lid van dit artikel bedoelde kinderen verleend, wanneer voor dezen dat genot ophoudt na het hertrouwen of het overlijden van de weduwe huns vaders.

Zoodra een der in dit artikel bedoelde kinderen ophoudt gerechtigd te zijn tot pensioen, gaat zijn aandeel over op de overblijvende daarop rechthebbende kinderen.

Art. 41. Eene weduwe, na hertrouwen opnieuw weduwe geworden en, krachtens haar tweede of nader huwelijk, tot Rijkspensioen niet of tot minder bedrag gerechtigd, treedt weder in het genot van haar vorig pensioen. De ingang daarvan wordt, behoudens het voorgeschrevene in het 3de en 4de lid van artikel 36 bepaald op den dag, volgende op dien waarop haar laatste echtgenoot is gestorven of waarop later het Rijkstraktement of pensioen, waarvan hij in het genot mocht zijn geweest, heeft opgehouden.

De bepaling van het vorig lid geldt ook voor de weduwe, wier nader huwelijk op haar verzoek door echtscheiding is ontbonden. Het vorige pensioen gaat dan in met den dag, waarop de echtscheiding tot stand is gekomen.

Ingeval er een of meer kinderen uit vroeger huwelijk, krachtens artikel 37 in het genot zijn van pensioen, wordt de weduwe niet eerder in haar vorig pensioen hersteld, dan met den dag volgende op dien waarop het pensioen, aan dat kind of die kinderen toegekend, geheel heeft opgehouden.

Art. 42. Bij het overlijden van een militair, wiens huwelijk door echtscheiding ontbonden is, worden de wettige en gewettigde kinderen, met betrekking tot de aanspraak op pensioen, met ouderlooze kinderen gelijkgesteld.

Art. 43. Wanneer de in de derde afdeeling dezer wet bedoelde personen aanspraak op hooger pensioen mochten kunnen doen gelden dan aan hen is verleend, worden zij alsnog in het genot van dat hooger pensioen gesteld, mits de aanvrage daartoe, welke aan Ons gericht moet zijn, binnen den tijd van een jaar nadat het pensioen is aangevangen, aan het Departement van Marine zij ingezonden.

Die verhooging gaat in met den dag, waarop de aanvraag bij het Departement van Marine is ontvangen.

VIERDE AFDEELING.

ALGEMEENE BEPALINGEN BETREFFENDE DE PENSIOENEN EN ONDERSTANDEN.

Art. 44. De pensioenen, alsmede de onderstanden, worden, op voordracht van Onzen Minister van Marine, door Ons toegekend.

Van de gronden, waarop het pensioen of de onderstand wordt verleend, en van de toepasselijke wetsbepalingen wordt in Ons besluit melding gemaakt.

Van Onze besluiten wordt, voor zoover de pensioenen der officieren betreft, in de *Staatscourant* opgave gedaan met vermelding van naam en rang van den gepensionneerde, het bedrag van het pensioen en van de toegepaste wetsbepalingen.

Jaarlijks wordt, bij de indiening der begrooting van Staatsuitgaven, aan de Staten-Generaal eene lijst overgelegd van de sedert de indiening der vorige begrooting verleende pensioenen en onderstanden.

Die lijst bevat:

a. de namen der gepensionneerden of onderstand genietenden;

b. hun ouderdom, woonplaats en laatsten rang of betrekking;

c. de gronden waarop het pensioen of de onderstand is verleend;

d. de artikelen der wet, krachtens welke het pensioen of de onderstand is toegekend;

e. het bedrag van het pensioen of den onderstand.

Art. 45. De pensioenen, met bijberekening van de verhoogingen alsmede de onderstanden, worden in volle guldens verleend.

Onderdeelen van een gulden komen daarbij voor een gulden in berekening.

Art. 46. De pensioenen en onderstanden worden, behoudens het bepaalde bij het volgende lid, op naam van den belanghebbende, ingeschreven in het Grootboek der Pensioenen. Van die inschrijvingen wordt een bewijs uitgereikt.

De tijdelijke pensioenen en onderstanden, alsmede de pensioenen ingevolge art. 18 sub *c* tijdelijk tot het volle bedrag toegekend, worden niet in gemeld Grootboek ingeschreven. De belanghebbende bekomt wegens de toekenning daarvan eene beschikking van Onzen Minister van Marine.

De uitbetaling van de pensioenen en onderstanden geschiedt volgens door Ons te stellen regelen.

Art. 47. Bij overlijden van den titularis wordt het pensioen of de onderstand uitbetaald tot het einde van het kwartaal, waarin het overlijden heeft plaats gehad.

Art. 48. De termijnen van een pensioen of onderstand, welke niet zijn ingevorderd binnen *een jaar* na den eersten dag der betaalbaarstelling, worden niet meer uitbetaald.

Is de invordering achterwege gebleven gedurende *vijf* achtereenvolgende jaren, dan is het pensioen of de onderstand vervallen.

Wij behouden Ons voor, de titularissen, die dit mochten verzoeken, in het genot van hun vervallen pensioen of onderstand te herstellen. Dit genot zal alsdan ingaan met het kwartaal, volgende op dat waarin het verzoek gedaan is.

Art. 49. Een gepensionneerde of onderstand genietende, die is veroordeeld tot gevangenisstraf van drie maanden, tot hechtenis van drie maanden, tot plaatsing in een Rijkswerkinrichting, of tot eenige zwaardere straf, mist gedurende den tijd, dat hij zijne straf ondergaat of zich door de vlucht aan de tenuitvoerlegging van het vonnis onttrekt, het genot van pensioen of onderstand.

Wij behouden Ons voor, daartoe termen vindende, gedurende dien tijd over het pensioen of den onderstand van den veroordeelde ten behoeve van zijne vrouw, zijne minderjarige afstammelingen in de rechte linie of zijne bloedverwanten in de opgaande linie te beschikken.

Wij behouden Ons tevens voor, om, voor zoover van de bevoegdheid in het vorig lid bedoeld, geen gebruik is gemaakt, hem, die uit de gevangenis of Rijkswerkinrichting is ontslagen, in het genot te stellen van eene uitkeering tot een bedrag, dat de helft van het jaarlijksch bedrag van het pensioen of den onderstand niet te boven gaat.

Art. 50. Het pensioen en de onderstand vervallen, wanneer de titularis:

a. naturalisatie in een vreemd land of vreemden adeldom aanneemt;

b. buiten Onze toestemming zich in vreemden krijgsdienst begeeft of een ordeteeken, titel, rang, waardigheid of openbare bediening aanneemt, welke door eene vreemde mogendheid of regeering is verleend of opgedragen.

Art. 51. Met Onze toestemming kan het pensioen of de onderstand geheel of gedeeltelijk met militair traktement of eenige aan den militairen dienst verbonden belooning worden genoten.

Wanneer die toestemming niet verkregen is, houdt het pensioen of de onderstand op met den dag voorafgaande dien, waarop het militair traktement of de militaire belooning aanvang heeft genomen.

Bij het later ophouden van het militair traktement of de militaire belooning wordt de titularis in het genot van het pensioen of den onderstand hersteld, tenzij er termen bestaan om hem een hooger pensioen te verleenen of hij het recht op pensioen of onderstand mocht hebben verloren.

Art. 52. Het pensioen en de onderstand worden in hun geheel gelijktijdig genoten met de soldij en de toelage, verbonden aan de Militaire Willemsorde en aan de benoeming tot Broeder der Orde van den Nederlandschen Leeuw.

Art. 53. De pensioenen en onderstanden zijn onvervreemdbaar.

De titularis kan daarover op geenerlei wijze beschikken, ook niet door verpanding of beleening.

Indien hij last geeft om het pensioen of den onderstand voor hem te ontvangen, kan hij die lastgeving altijd herroepen.

Alle overeenkomsten, hiermede strijdig, zijn nietig.

Deze bepalingen worden op het bewijs van inschrijving van het pensioen of den onderstand uitgedrukt.

De voorschotten door gemeentebesturen, liefdadige of tot algemeen nut werkende instellingen, hetzij renteloos, hetzij tegen matige rente, op pensioenen of onderstanden verstrekt en tot zekerheid waarvan de bewijzen van inschrijving in het bezit van die lichamen worden gesteld, zijn niet onder de bij deze wet verboden beleeningen begrepen, mits de voorwaarden, volgens welke die voorschotten geschieden, zijn goedgekeurd door Onzen Minister van Financiën.

Indien een gepensionneerde of onderstand genietende in een gesticht of eene instelling van weldadigheid, door het openbaar gezag erkend, is opgenomen of, op welke wijze ook, door zoodanige instelling of door eene burgerlijke gemeente wordt verpleegd, wordt, zoolang dit geschiedt, zijn pensioen of onderstand uitbetaald aan het bestuur van dat gesticht, die instelling of gemeente, hetwelk zich tot dat einde in het bezit zal stellen van het bewijs van inschrijving.

Indien het bedrag van het pensioen of den onderstand dat der verplegingskosten overtreft, wordt het verschil door het daarbij betrokken bestuur aan of ten behoeve van den gepensionneerde of onderstand genietende uitgekeerd.

Art. 54. Op de pensioenen en onderstanden kunnen, ten behoeve van particuliere schuldeischers, alleen kortingen worden toegestaan ter zake van gelden, verschuldigd wegens woning, kleeding en verdere noodwendige levensbehoeften, verstrekt ten behoeve van den gepensionneerde of onderstand genietende of van zijn gezin.

Voor de genoemde onderwerpen kan Onze Minister van Marine, onverschillig de hoegrootheid van de verschuldigde som, na een ingesteld onderzoek, in den geest der bepalingen van de wet van 24 Januari 1815 (Staatsblad n°. 5), korting verleenen ten hoogste tot *een zesde* van de pensioenen of onderstanden, meer bedragende dan *honderd gulden* in het jaar, en ten hoogste tot *een achtste* van die van *honderd gulden* of daar beneden.

Indien de schuldeischer naar aanleiding van het voorschreven onderzoek naar den rechter verwezen en de schuldenaar tot het betalen der proceskosten veroordeeld is, kan de korting

tevens worden verleend voor het beloop der kosten door den schuldeischer gemaakt.

Op de pensioenen van kinderen kan geen korting ten behoeve van particuliere schuldeischers worden verleend.

Art. 55. In buitengewone gevallen, waarin bij deze wet niet is voorzien of waaromtrent hare bepalingen geacht moeten worden geen billijken maatstaf tot vergelding van bewezen diensten op te leveren, wordt bij afzonderlijke wet voorzien.

VIJFDE AFDEELING.

Overgangs- en Slotbepalingen.

Art. 56. Het pensioen, toe te kennen aan den officier, die krachtens artikel 17 der gewijzigde wet van 28 Augustus 1851 (*Staatsblad* n°. 126) uit het korps zeeofficieren werd afgevoerd en in sedentaire betrekking geplaatst, blijft bepaald voor elk dienstjaar op *een zestigste* gedeelte der bezoldiging, welke op het tijdstip van ontslag uit zijne sedentaire betrekking wordt genoten.

Niet meer dan veertig dienstjaren komen in berekening en in geen geval mag het pensioen — behoudens de verhoogingen ingevolge de artikelen 22, 23 en 26 dezer wet — te boven gaan dat, hetwelk op den bij deze wet gevoegden staat voor een kapitein-ter-zee is aangewezen.

Art. 57. Deze wet treedt in werking met een nader door Ons te bepalen datum.

Met dat tijdstip vervalt de wet van 28 Augustus 1851 (*Staatsblad* n°. 127), zooals deze bij herhaling werd gewijzigd, onder voorbehoud dat zij van kracht blijft:

1°. ten aanzien van de tijdelijke pensioenen en onderstanden, oorspronkelijk volgens die wet verleend;

2°. in de gevallen, voorzien bij de artikelen 22 en 47 dier wet ten aanzien van militairen, die vóór het in werking treden dezer wet uit den dienst werden ontslagen.

In verband met het bepaalde bij art. 41, sub 3°. der wet van 9 Mei 1890 (*Staatsblad* n°. 78) blijven de artikelen 19, laatste lid, en 44*bis* der hiervoren aangehaalde wet van 28 Augustus 1851 (*Staatsblad* n°. 127) gehandhaafd ten aanzien van burgerlijke ambtenaren, die vóór 1 Januari 1891 als zoodanig werden aangesteld.

Het derde lid van art. 3 der wet van 1 April 1875 (*Staatsblad* n°. 33) vervalt.

Art. 58. Deze wet kan worden aangehaald onder den titel: „Pensioenwet voor de zeemacht".

Staat van het bedrag der pensioenen.

Rangen en betrekkingen.	Bedrag van het jaarlijksch pensioen der militairen.	Bedrag van het jaarlijksch pensioen der weduwen en kinderen.
Vice-Admiraal	*f* 3 000	*f* 1 150
Schout-bij-Nacht	2 700	950
Kapitein ter zee of kolonel	2 100	850
Kapitein-luitenant ter zee of luitenant-kolonel	1 800	750
Luitenant ter zee der 1ste klasse of kapitein	1 300	600
Luitenant ter zee der 2e klasse of eerste-luitenant	900	450
Adelborst der 1ste klasse of tweede-luitenant	800	450
Adjudant-onderofficier	440	250
Sergeant-majoor	400	225
Sergeant	360	200
Korporaal	250	150
Matroos of marinier	200	110
Hoofdmachinist der 1ste klasse	700	350
Hoofdmachinist der 2de klasse	600	300
Machinist der 1ste klasse	550	275
Machinist der 2e klasse	500	250
Adspirant-machinist	300	170
Leerling-machinist	250	—
Stoker-majoor	400	225
Sergeant-stoker	360	200
Korporaal-stoker	300	170
Stoker der 1ste klasse	250	140
Stoker der 2de klasse	200	110

MEMORIE VAN TOELICHTING.

Algemeene beschouwingen.

De voor zee- en landmacht bestaande wetten betreffende de bevordering, het ontslag en het op pensioen stellen der militaire officieren, niet behoorende tot het personeel der reserve, alsmede die op de militaire pensioenen bij zee- en landmacht, zijn

gebrekkig en verouderd. Zij bevatten tal van leemten en gebreken.

Bleek hiervan reeds sedert vele jaren ten opzichte van eerstbedoelde wetten, zoodat dan ook reeds voor meer dan 20 jaren een poging werd gedaan om de voor de landmacht geldende bepalingen dier wetten aan eene geheele herziening te onderwerpen, terwijl bij de zeemacht door talrijke aanvullings- en wijzigingswetten getracht werd, de wet in overeenstemming met de nieuwere toestanden te doen blijven; met opzicht tot de wetten op de militaire pensioenen kwam het gebrekkige en onvolledige van de bestaande bepalingen nooit sterker aan het licht, dan sedert de werking van den Militairen Pensioenraad.

Het mag dan ook hoog tijd heeten, dat deze wetten in haar geheel eene afdoende herziening ondergaan, of liever, dat zij vervangen worden door nieuwe wetten, waarbij aan de leemten en gebreken der bestaande wetten gedacht en met de nieuwere begrippen omtrent de te regelen onderwerpen rekening gehouden is.

Tot het bereiken van dat doel strekken de nevensgaande ontwerpen van wet A, B, C en D.

Bij het samenstellen van die wetsontwerpen is er naar gestreefd, om, voor zoover dit bij het bestaan van voor zee- en landmacht geheel uiteenloopende toestanden maar eenigszins mogelijk was, de voor de zeemacht ontworpen bepalingen, zelfs tot in bijzonderheden, te doen overeenstemmen met de bepalingen, ontworpen voor de landmacht.

Tusschen de ontwerpen A en C, welke betrekking hebben tot de zeemacht, en de ontwerpen B en D, tot de landmacht betrekkelijk, bestaan er dan ook geen verschillen van beteekenis, dan alleen voor zoover de bepalingen omtrent het *bevorderen* van de officieren betreft.

Hoofdpunten van verschil tusschen de bestaande en de ontworpen wetsbepalingen zijn de volgende:

A. In de bepalingen betreffende het ontslag voor officieren, is zoowel voor de zee- als voor de landmacht belangrijke wijziging gebracht; en wel in de eerste plaats door het aannemen van het beginsel dat het op pensioen stellen van officieren zal gepaard gaan met het verleenen van een eervol ontslag uit den dienst, en verder o. a. door het vereenvoudigen der voorschriften betrekkelijk de raden van onderzoek en het opnemen van bepalingen omtrent hooger beroep en herziening van een door eenen raad van onderzoek uitgebracht advies.

B. De bepalingen omtrent het op pensioen stellen der officieren zijn, voor zee- en voor landmacht, in hoofdzaak overgebracht naar de ontwerpen van wet op de militaire pensioenen, terwijl bij deze ontwerpen zoo goed als geheel gebroken is met het beginsel, om de pensioenen van officieren te regelen naar andere grondslagen dan die van militairen beneden dien rang.

C. Bij de bepalingen omtrent het bevorderen van officieren der zeemacht zijn nieuwe voorwaarden gesteld, waaraan de

officieren moeten voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor bevordering; is voorts een ander stelsel aangenomen met betrekking tot de bevordering *bij keuze* en zijn tevens nieuwe voorschriften gegeven omtrent het handhaven van officieren in sedentaire betrekkingen.

D. . . . . .

E. . . . . .

F. Bij de ontworpen pensioensbepalingen is van het beginsel uitgegaan, dat het voor de zeemacht evenzeer als de landmacht aanbevelenswaardig is, dat aan subalterne officieren en aan gegradueerden beneden den rang van officier, bij een werkelijken dienst van zes en meer jaren in hunnen rang of graad, eene verhooging van pensioen wordt toegekend op den voet van hetgeen daaromtrent thans reeds voor de landmacht bestaat. Voorts is aangenomen, dat er geen enkele billijke reden bestaat, om militairen der landmacht met betrekking tot het voor pensioen mederekenen van diensten vóór het volbrachte 18de levensjaar bewezen, of met opzicht tot het toekennen van pensioensverhoogingen voor Indischen dienst, niet volkomen op een en dezelfde lijn te stellen met militairen der zeemacht.

G. . . . . .

H. . . . . .

Met betrekking tot de hoofdpunten, hierboven onder A, B, E, F, G en H genoemd, zij hier al dadelijk het volgende aangeteekend:

Ad A. Het aannemen van het beginsel, dat het op pensioen stellen van officieren gepaard zal gaan met het verleenen van een eervol ontslag uit den dienst, heeft tweeërlei doel. In de eerste plaats moet het strekken om aan allen mogelijken twijfel omtrent de positie van den op pensioen gestelden officier een einde te maken en tevens duidelijk te doen uitkomen, dat zulk een officier opgehouden heeft, militair te zijn. In de tweede plaats strekt het om het samenstellen mogelijk te maken van eene wet op de militaire pensioenen, waarbij de te treffen regelingen voor officieren en militairen beneden dien rang geheel dezelfde kunnen zijn.

Wat de overige veranderingen met betrekking tot het ontslag aangaat, bij het toelichten der artikelen van de wetsontwerpen zal hieronder worden aangewezen, welke veranderingen noodzakelijk schenen in de bepalingen betreffende de gevallen, waarin aan een officier een eervol of een niet-eervol ontslag kan worden verleend. Te dezer plaatse zal dan ook alleen besproken worden, in algemeenen zin, wat in de wetsontwerpen voorkomt omtrent de raden van onderzoek en de daaraan toegevoegde bepalingen omtrent beroep en herziening van een door een raad van onderzoek uitgebracht advies.

De instelling van de raden van onderzoek had ten doel,

den officier waarborgen te geven tegen een overijld en niet voldoende gemotiveerd ontslag uit den dienst. Met dat doel stelde de wetgever bepalingen, die tot in bijzonderheden regelden zoowel de samenstelling der raden van onderzoek, als hunne werking en de wijze, waarop zij advies hadden uit te brengen. Bij de zeemacht hebben die bepalingen nimmer aanleiding gegeven tot moeilijkheden, al moet erkend worden, dat zij leemten en gebreken bevatten. Anders was het echter bij de landmacht. Dáár toch bleek herhaaldelijk, dat zij verre van afdoende waren, eenerzijds om den officier de hem toegedachte waarborgen tegen een niet voldoend gemotiveerd ontslag te schenken, anderzijds om te voorkomen, dat het der Regeering onmogelijk zou worden gemaakt, officieren uit de gelederen te verwijderen, die hunnen stand oneer aandoen en niet dan ten nadeele van den dienst in hunnen rang kunnen gehandhaafd blijven.

Omtrent de juiste beteekenis van enkele der gestelde bepalingen rees al twijfel betrekkelijk kort nadat de instelling in het leven trad, en betrekkelijk spoedig bleek ook, dat er, ondanks de in de wet gestelde regelen, dringend behoefte was aan eene nadere regeling van de werkzaamheden der raden van onderzoek, en aan een nader voorschrift omtrent datgene, wat bij de samenstelling dier raden moest worden in acht genomen.

Dit leidde er toe, dat een voorschrift van die strekking voor de landmacht werd vastgesteld bij beschikking van den Minister van oorlog van 6 Juli 1865.

Dat dit voorschrift in eene zeer gevoelde behoefte voorzag, is nooit bestreden. Maar het miste wettelijken grondslag en trad in details, welke de wetgever zelfs niet aan de Kroon had willen overlaten. En het was op grond hiervan, dat het enkele jaren later werd ingetrokken.

De overtuiging, dat aanvulling van de gestelde bepalingen noodig was, bleef echter onverzwakt. En toen dan ook de Regeering er toe overging om wijzigingen voor te stellen van de voor de landmacht geldende bepalingen omtrent het ontslag van officieren, werd, evenzeer als toen de heer J. K. H. DE ROO VAN ALDERWERELT als lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal het initiatief nam tot een voorstel tot algeheele herziening der wet van 28 Augustus 1851 (*Staatsblad* n°. 128) [Zitting 1872–1873, gedrukte stukken 114], eene poging gedaan, om voor de landmacht tot de gedachte aanvulling te geraken.

Te recht werd toen echter in de Tweede Kamer der Staten-Generaal de opmerking gemaakt, dat bij die voorstellen veel te ver werd gegaan, in zoover namelijk, dat niet alles van hetgeen men daarbij geregeld wilde zien door den wetgever vastgesteld behoefde te worden. De wetgever, meende men, moest zich bepalen tot het stellen der grondslagen voor een onpartijdig onderzoek en het verder aan de Kroon overlaten, op die grondslagen bij algemeenen maatregel van bestuur regelen te stellen, welke aan de gevoelde leemten en de behoefte aan duidelijker voorschriften zou te gemoetkomen.

Dit in het oog houdende en tevens overwegende, dat dezelfde moeilijkheden, die zich bij het leger hebben voorgedaan, vroeger of later ook bij de zeemacht zouden kunnen worden ondervonden en dat dus ook voor dien tak van dienst wijziging van de bestaande bepalingen wenschelijk is te achten, is bij de onderwerpelijke voorstellen gestreefd naar eene regeling, waarbij de wet de grondslagen aangeeft en het aan de Kroon overlaat, bij algemeenen maatregel van bestuur met inachtneming van die grondslagen een reglement vast te stellen, volledig aangevende: hoe de raden van onderzoek moeten worden samengesteld; hoe zij zullen werken; welke de rechten en plichten zijn van de officieren, in die raden zitting hebbende, en welke rechten de beklaagde officier zal kunnen doen gelden; wat bij de zittingen van den raad en bij het hooren van getuigen en van den beklaagde moet worden in acht genomen en of en in hoeverre het geoorloofd zal zijn, dat besprekingen en overwegingen van den raad in raadkamer en buiten tegenwoordigheid van den beklaagde plaats hebben; wat voorts geschieden zal bij het uitbrengen van het van den raad verlangd advies en welke mededeelingen er ter zake zullen plaats hebben.

Voor bijzonderheden op dit punt moge verder weder verwezen worden naar de onderstaande toelichting van de artikelen. Het hier aangevoerde moge echter op zichzelf voldoende geacht worden, om het wenschelijke, zoo niet onontbeerlijke, van eene regeling als de ontworpene in het licht te stellen.

Ook bij eene regeling van de raden van onderzoek, als men zich bij deze ontwerpen heeft voorgesteld, zou echter het door den wetgever beoogde doel stellig nog niet ten volle worden bereikt, indien niet tevens te gemoet werd gekomen aan de mede reeds sedert vele jaren gevoelde behoefte, dat van het advies van een raad van onderzoek beroep op een anderen (gelijken of hoogeren) raad mogelijk zij en zoowel van het advies van eenen raad van onderzoek als van dat in beroep uitgebracht, herziening zij toegelaten.

De strekking van het *beroep* schijnt te moeten wezen, het zoowel voor den beklaagde als voor de Regeering mogelijk te maken, om, wanneer de raad van onderzoek op de voor het onderzoek gestelde regelen niet naar behooren heeft gelet of een advies heeft uitgebracht, dat geen eenstemmigheid van overtuiging uitdrukt, te geraken tot een nieuw onderzoek der zaak voor eenen raad van eenigszins hoogere orde, maar overwegende en handelende naar hetgeen voor het onderzoek van een gewonen raad noodig wordt geoordeeld. In dien zin ontwierp men dan ook de voorgestelde bepalingen ter zake. Maar met de *herziening* schijnt iets méér te moeten worden beoogd. Zij dient n.l. te voorzien in het geval, dat, hetzij nog vóórdat omtrent den beklaagde eene beslissing genomen werd, hetzij korter of langer tijd na zijn eventueel ontslag uit den dienst, zich een *nieuw feit* voordoet, dat òf den grondslag omverwerpt van het omtrent den beklaagde uitgebracht advies, òf ernstigen

twijfel doet rijzen omtrent de juistheid daarvan, en dan ook moet kunnen leiden tot vernietiging van dat advies en van zijne gevolgen, voor zoover die vernietiging nog oorbaar en mogelijk is. Er moet dus kunnen zijn: herziening van een door eenen raad van onderzoek uitgebracht advies; en ook herziening van het advies van een raad van beroep of appèl. Maar die *herziening* moet slechts mogelijk zijn bij het zich voordoen van het bedoelde *nieuwe* feit, en zij moet ook alleen uitgelokt kunnen worden door den beklaagde of, indien hij overleden is, door zijne weduwe dan wel door een of meer zijner wettige bloedverwanten in de rechte lijn.

Overigens moet het vast staan, dat in een geval, waarin een *herziening* heeft plaats gehad, geen heropening van het onderzoek meer kunne plaats hebben, opdat de weg niet open zij, om eene zaak tot in het oneindige te rekken en aldus het verleenen van een hoog noodig ontslag in sommige gevallen zoo goed als onmogelijk te maken.

Ad B. Vóór het in werking treden der wetten van 28 Augustus 1851 (*Staatsbladen* n°s. 126, 127, 128 en 129) bestond er hier te lande weinig of geen verschil tusschen de pensioensbepalingen voor officieren en die voor militairen beneden dien rang. De grondslagen voor beide categorieën van militairen waren dezelfde, gelijk overtuigend blijken kan uit de reglementen ter záke, welke, laatstelijk, bij Koninklijk besluit van 21 Februari 1837 (*Staatsblad* n°. 4), werden vastgesteld.

De bovenbedoelde wetten brachten daarin verandering. Tusschen sommige bepalingen bleef er overeenstemming bestaan, maar in vele opzichten ontstond er verschil.

Een officier, die — mits niet door eigen toedoen — voor den militairen dienst voor altijd ongeschikt werd, zou dien dienst nooit kunnen verlaten zonder eenig (voortdurend of tijdelijk) pensioen. De militair beneden dien rang, daarentegen, zou in hetzelfde geval zeer dikwijls hoegenaamd geen pensioen kunnen erlangen.

Een officier zou, wanneer zijne ongeschiktheid een gevolg was van dienstverrichtingen, in ieder geval aanspraak hebben op het *volle*, voor zijnen rang vastgesteld pensioen en dat pensioen zou hem steeds *voor het leven* worden verleend; de militair beneden dien rang, evenwel, die geen 30 dienstjaren zou kunnen doen gelden, zou slechts dàn voor het *volle* pensioen in aanmerking kunnen komen, wanneer hij ten gevolge van de zijne ongeschiktheid veroorzakende verwonding, verminking, ziels- of lichaamsgebreken *geheel* buiten staat zou wezen om door *handenarbeid* in zijn levensonderhoud te voorzien; en het pensioen zou hem slechts *voor het leven* kunnen worden toegekend, wanneer die ongeschiktheid geacht zou worden, *voortdurend* te zullen bestaan. Werd zij geacht slechts *tijdelijk* te bestaan, het pensioen zou hem dan óók slechts *tijdelijk* kunnen worden verleend, ten ware hij een diensttijd van meer dan 20 jaren tellen

mocht. Was hij door zijne verminking, wonden of gebreken slechts *ten deele* tot handenarbeid ongeschikt, het pensioen zou hem dan niet anders dan in evenredigheid van zijne dienstjaren, — dat is naar reden van $^1/_{30}$ van het volle pensioenbedrag voor elk dienstjaar, — doch nooit tot minder dan *de helft* van het volle pensioenbedrag kunnen worden toegelegd. En was hij, ondanks zijne gebreken, verwonding of verminking *geheel* tot handenarbeid in staat geoordeeld, hem zou hoegenaamd geen pensioen kunnen worden verleend, indien hij geen 20 dienstjaren achter den rug had.

Was de ongeschiktheid *niet* het gevolg van bevolen of gevorderde diensten, de officier, die ten minste 20 dienstjaren telde, zou dan een *voortdurend* pensioen erlangen in evenredigheid van zijnen diensttijd, — te weten $^1/_{40}$ van het volle pensioenbedrag per dienstjaar. Maar de militair beneden den rang van officier zou, bij minder dan 20 dienstjaren, in het geheel niet voor pensioen in aanmerking komen; en kwam hij wèl voor pensioen in aanmerking, dan zou het tot $^3/_4$ of $^1/_2$ van het volle pensioenbedrag worden toegekend, naar gelang hij *geheel* of *ten deele* tot handenarbeid ongeschikt zou zijn, terwijl dat pensioen *voor het leven* dan wel slechts *tijdelijk* zou worden verleend, naar gelang de ongeschiktheid tot handenarbeid geacht zou worden *voortdurend* dan wel slechts *tijdelijk* te bestaan.

Ook in andere gevallen, waarin de militair den dienst zou moeten verlaten, zou er verschil in behandeling zijn tusschen den officier en den mindere.

Zelfs de *diensttijd* zou niet geheel naar dezelfde bepalingen worden toegerekend. Interruptie van dienst zou bijv. op den diensttijd van den officier van geen invloed hoegenaamd zijn; bij den militair beneden dien rang daarentegen zou zij tengevolge kunnen hebben: het verlies van *alle* dienstjaren, vóór de interruptie gelegen, of althans het verlies van *de helft* van dien diensttijd.

Het scheen met den geest des tijds niet meer te strooken, om die groote verschillen bij eene grondige herziening van de pensioensbepalingen te laten voortbestaan. En bovendien scheen er ook geen voldoende reden te bestaan, om, waar het de pensioenen geldt, de regelingen zoo belangrijk als thans het geval is te doen afwijken van het in de wet op de burgerlijke pensioenen neergelegde beginsel, dat voor de hoogere ambtenaren en voor de lagere in het wezen der zaak dezelfde bepalingen moeten gelden.

Naar dat beginsel werd dan ook, voor zoover het maar eenigszins oorbaar was, bij de samenstelling der nu ontworpen pensioensregelingen te werk gegaan. Doch opdat daarbij verkregen rechten of aanspraken niet zouden worden aangetast, werd tevens gezorgd voor het stellen van eene billijke overgangsbepaling.

Overigens scheen het, toen eenmaal van het beginsel werd uitgegaan dat de regelingen voor officieren en minderen bijna

geheel dezelfde zouden zijn, zeer wenschelijk, om *alle* pensioensbepalingen in een en hetzelfde wetsontwerp neer te leggen en, in verband daarmede, in de wetsontwerpen betreffende de bevordering, het ontslag en het op pensioenstellen der officieren, omtrent het op pensioenstellen niets meer op te nemen dan hetgeen volstrekt noodig is te achten, om niet alleen aan de letter, maar ook aan den geest van artikel 60 der Grondwet te voldoen. In dezen zin werd dan ook gehandeld bij het samenstellen van laatstbedoelde ontwerpen.

Ad E. . . . . .

Ad F. Vóór het in werking treden van het bij Koninklijk besluit van 21 Februari 1837 (*Staatsblad* nº. 4) vastgesteld reglemennt (LA A) op de pensioenen en gagementen van de landmacht, en dus vóór 1 April 1837, werden ook bij de landmacht de diensten van hen, die vóór het volbrengen van het 18de levensjaar in dienst waren getreden, voor het pensioen in rekening genomen, mits zij bewezen waren na het volbrachte 16de levensjaar. Artikel 12 van genoemd reglement handhaafde dan ook in dit opzicht de verkregen rechten van militairen der landmacht, die vóór 1 April 1837 op jongeren leeftijd dan het volbrachte 18de levensjaar in dienst zouden getreden zijn.

Het in 1837 aangenomen beginsel om bij de landmacht geen diensten met pensioen te vergelden, welke vóór het volbrachte 18de levensjaar bewezen zijn, was hoofdzakelijk gegrond op de overweging, dat diensten, vóór het volbrachte 18de levensjaar gepraesteerd, geacht moesten worden, bewezen te zijn in den leertijd en dus bezwaarlijk voor vergelding met pensioen in aanmerking konden komen.

Deze overweging was echter in menig opzicht onjuist en is dat ook nu nog. Bij de landmacht zijn, evenzeer als bij de zeemacht. onderscheidene betrekkingen, waarin door personeel beneden den leeftijd van 18 jaar diensten worden bewezen, die men kwalijk rangschikken kan onder diensten in den leertijd. Men denke slechts aan de diensten van tamboers en hoornblazers en aan die van zoovele korporaals bij de onderscheidene wapens. Diensten van deze militaireu niet met pensioen te vergelden, omdat zij bewezen zijn vóór het volbrachte 18de levensjaar, schijnt weinig billijk. Is het echter billijk voor de landmacht, dan zou het ook billijk moeten zijn voor de zeemacht; en bij dit deel onzer levende strijdkrachten gelden niet te min nog de bepalingen, ook vroeger voor de landmacht van kracht.

Vooral thans, nu gestreefd wordt naar het brengen van de grootst mogelijke overeenstemming in beginselen tusschen de pensioensbepalingen voor zee- en voor landmacht, schijnt dan ook voorgesteld te mogen worden, de hierbedoelde ongelijkheid weg te nemen. Het wenschelijkst is, dit te doen door aan de zeemacht het voorrecht te laten, dat zij reeds bezitten mocht, en de landmacht, met betrekking tot dat voorrecht, met haar

op dezelfde lijn te stellen. In dien geest zijn dan ook de ontworpen bepalingen gesteld.

Een zelfde gelijkheid is mede voorgesteld ten aanzien van de bepalingen betreffende verhoogingen van pensioen voor diensten, in Indië en tusschen de keerkringen bewezen. Ook dat schijnt de billijkheid te eischen.

Gelijk bekend is, worden de bedoelde verhoogingen door personeel van de zeemacht genoten niet alleen voor diensten in de koloniën en bezittingen des Rijks in andere werelddeelen, maar ook voor diensten tusschen de keerkringen, buiten die koloniën en bezittingen. Zij worden voorts genoten door dat personeel, onafhankelijk van het tijdstip, waarop zij bewezen werden.

Voor de landmacht echter komen voor die verhoogingen alleen in aanmerking diensten, in de koloniën en bezittingen des Rijks bewezen. Diensten tusschen de keerkringen blijven dus buiten aanmerking. En bovendien worden de diensten, *voor zoover zij door militairen beneden den rang van officier bewezen werden,* slechts vergolden als zij gepraesteerd zijn na de invoering der wet van 29 Mei 1877 (*Staatsblad* n°. 114) en dus na 1 Juni 1877; terwijl zij, *voor zoover zij bewezen zijn door officieren,* voor elk jaar aanspraak geven op de voor de marine-officieren bepaalde som of voor het zooveel mindere bedrag van *vijf en twintig gulden,* naar gelang zij gepraesteerd zijn na 1 Juni 1877 dan wel vóór dat tijdstip.

Te vergeefs werd een poging gedaan (Zitting der Tweede Kamer van de Staten Generaal 1879—1880, gedrukte stukken 135), om dit verschil te doen ophouden, in zoover, dat ook voor de landmacht voortaan geen rekening meer zou worden gehouden met het tijdstip, waarop de diensten werden bewezen. Dat die poging schipbreuk leed, mag kwalijk het gevolg heeten van de daartegen aangevoerde gronden.

Maar, wat daarvan zijn moge, in ieder geval verliepen er sedert die poging nu reeds bijna 20 jaren; en reeds door dat tijdsverloop alleen heeft bijna alles van wat destijds en in 1877 tegen de hierbedoelde gelijkstelling van land- en zeemacht werd ingebracht, zijne beteekenis verloren.

Bovendien wordt nu de gelijkstelling in overweging gegeven bij eene *algemeene* herziening der militaire pensioenwetten, waarbij, gelijk reeds gezegd is, gestreefd werd naar het brengen van de grootst mogelijke overeenstemming tusschen de pensioensregelingen voor beide deelen onzer krijgsmacht hier te lande. En ook met het oog daarop durft men zich vleien, dat het hierbedoelde voorstel nu geene bezwaren bij de behandeling door de Staten-Generaal zal ontmoeten.

Ad. G . . . . .

Ad. H . . . . .

ONTWERP Litt. A.

Toelichting der artikelen.

EERSTE AEDEELING.

In deze afdeeling worden eenige algemeene bepalingen gegeven ten doel hebbende te doen uitkomen op welke officieren de bepalingen van deze wet toepasselijk zijn en verder welke beteekenis aan eenige in de wet voorkomende uitdrukkingen moet worden gehecht.

Art. 1 behoeft geen nadere toelichting; voor de officieren van de Koninklijke Nederlandsche Marine Reserve blijft van kracht de wet van den 12den Juli 1895 (*Staatsblad* n°. 104).

Art. 2. De eerste twee alinea's van dit artikel komen in de plaats van artikel 5 van de bestaande wet. De toevoeging van de woorden: „*en de bevordering naar rangouderdom*" is noodig, ten einde de bevordering bij keuze, die in dit ontwerp belangrijk beperkt wordt, voor de Vorsten van het Koninklijk Huis onverminderd te behouden.

De slotalinea geeft duidelijk aan dat gepensionneerde officieren alleen dan voor bevordering in aanmerking kunnen komen, wanneer zij in tijd van oorlog weder in actieven dienst zijn opgeroepen.

Art. 3 behoeft geen nadere toelichting.

Art. 4. Het wordt wenschelijk geacht in de wet de beteekenis van de uitdrukkingen „*diensttijd in den rang*" en „*ouderdom in rang*" duidelijk te doen uitkomen.

De regeling van den ouderdom in rang houdt verband met het bepaalde in art. 48 van het Ontwerp-Wetboek van Militair Strafrecht (gedrukte stukken 1899—1900, n°. 23), doch heeft hier alleen belang voor zoover de aanspraak op bevordering betreft.

Art. 5 regelt de rangopvolging en treedt in de plaats van art. 1 der bestaande wet.

Volgens de thans geldende wettelijke bepalingen is het niet mogelijk een officier, die op het oogenblik dat hij voor bevordering in aanmerking komt, hoewel buiten zijn schuld nog niet voldaan heeft aan de eischen voor zijne bevordering gesteld en dus gepasseerd wordt, later zijne plaats in de rangopvolging terug te geven. Ten einde hierin te voorzien is de vijfde alinea toegevoegd.

De bepalingen in de zesde en de zevende alinea regelen den ouderdom in rang van officieren, die tengevolge van het bepaalde in de aangehaalde artikelen in de ranglijst stil hebben gestaan, en van officieren, verkeerende in het geval, bedoeld in de vijfde alinea van dit art.

Art. 6 behoeft geen toelichting.

Art. 7 geeft aan de algemeene eischen, waaraan officieren moeten voldoen om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen; eischen die in de bestaande wet vermeld worden in art. 12.

In plaats van *onberispelijk gedrag, genoegzamen dienstijver, vereischte kunde en bekwaamheid*, wordt thans gesteld *goed gedrag, genoegzame dienstijver, vereischte bekwaamheid en geschiktheid;* hetgeen eene betere redactie en meer met de practijk overeenkomende eischen worden geacht.

TWEEDE AFDEELING.

Van de bevordering.

Art. 8. De eerste drie alinea's komen behoudens eene geringe verbetering van redactie overeen met die van art. 2 der bestaande wet; met dien verstande dat een diensttijd op *actieve schepen* buitengaats wordt geëischt en dat de termijn binnen welken na terugkomst in Nederland het examen moet worden afgelegd van zes maanden op één jaar is gebracht.

De hooge eischen, die in den tegenwoordigen tijd gesteld worden aan de zeeofficieren om op de hoogte van de techniek van hun vak te blijven en rekening houdende met de ongunstige omstandigheden om in de koloniën aan boord te studeeren maken deze uitbreiding noodig en zulks te meer, aangezien volgens de bestaande wet, in verband met de vastgestelde tijden, waarop het examen wordt afgenomen, dit dikwijls moet worden afgelegd 3 à 4 maanden na binnenkomst.

De bepaling, vervat in de 4e alinea, verschilt belangrijk met het overeenkomstige bestaande voorschrift, volgens hetwelk een officier, die niet binnen den vastgestelden tijd het examen voor zijnen tegenwoordigen rang aflegt, onder aan de ranglijst wordt teruggebracht en niet opklimt alvorens het examen voldoende is afgelegd.

Door deze bepaling kunnen officieren, die zich aan hetzelfde verzuim hebben schuldig gemaakt, zeer ongelijk getroffen worden en in de meeste gevallen zal het toepassen van deze bepaling gelijk staan met vernietiging van de loopbaan van den betrokkene.

Wijziging van de 4de, 5de en 6de alinea van art. 2 der bestaande wet werd daarom wenschelijk geacht.

De laatste alinea treedt in plaats van de laatste alinea van art. 2 van de bestaande wet, die eenigszins gewijzigd moest worden in verband met den inhoud van art. 5.

In de voorlaatste en laatste alinea is verder duidelijk uitgedrukt, dat wanneer billijke redenen, b. v. ziekte, oorzaak waren dat de officier binnen den gestelden termijn het examen niet of niet voldoende heeft kunnen afleggen, de bepalingen omtrent stilstand in de ranglijst of niet bevorderen niet behoeven te worden toegepast.

Art. 9. De eischen, waaraan voldaan moet zijn om tot het

afleggen van examen voor hoogeren rang te worden toegelaten en bevorderd te kunnen worden, zijn in hoofdzaak overgenomen. In stede van een diensttijd van twee jaren buitengaats, zooals de bestaande wet eischt, wordt thans een diensttijd van drie jaren op actieve oorlogsbodems, waarvan twee jaren buitengaats, gevorderd.

Art. 10. Dit art. treedt in de plaats van de artikelen 4, *4a*, *4b* en *4c* van de bestaande wet.

Volgens de thans geldende bepalingen is het mogelijk dat een luitenant ter zee der 1e klasse bevorderd wordt tot kapitein-luitenant ter zee, zonder dat hij op een actieven oorlogsbodem bevelhebber of eerste-officier is geweest; een diensttijd als eerste-officier op een wachtschip in Indië gedurende een jaar is voldoende. Verder is het mogelijk dat een officier de hoogste rangen bereikt zonder dat hij ooit de betrekking van eerste-officier heeft vervuld.

Deze regeling geeft geen voldoenden waarborg voor de geschiktheid van de betrokken officieren voor den hoogeren rang.

Als grondbeginsel is daarom in dit ontwerp aangenomen dat een officier om voor bevordering tot kapitein-luitenant ter zee in aanmerking te kunnen komen een zekeren tijd *hetzij* als bevelhebber, *hetzij* als eerste-officier op een actieven oorlogsbodem moet hebben gediend en dat om tot kapitein-ter-zee te kunnen worden bevorderd de officier in de vorige twee rangen een zekeren tijd als bevelhebber *en* een zekeren tijd als eerste-officier op actieve oorlogsbodems moet hebben gediend. Aangezien echter in verband met de tegenwoordige inrichting van de vloot niet altijd de gelegenheid bestaat om die betrekkingen buitengaats te vervullen en die functiën op schepen van het defensie-materiëel niet minder belangrijk en leerrijk zijn dan op schepen vertoevende buitengaats, wordt alleen geëischt dat genoemde betrekkingen op actieve schepen vervuld werden.

Waar in de hoogere rangen niet altijd de gelegenheid bestaat buitengaats te dienen, is het noodig, dat de zeeofficieren in de lagere rangen geruimen tijd buitengaats op actieve oorlogsbodems dienen en wordt daarom van de luitenants ter zee der 1e klasse geeischt, dat zij in dien rang twee jaren op actieve oorlogsschepen buitengaats dienen.

Volgens de bestaande wet wordt geëischt dat de kapitein ter zee om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen in dien rang of in den naastvoorgaanden rang een jaar als bevelhebber op actieve oorlogsbodems heeft gediend. Wenschelijk wordt het geacht voor te schrijven, dat een kapitein ter zee in dien rang een jaar op actieve oorlogsschepen als bevelhebber dient alvorens te kunnen worden bevorderd.

De gecompliceerde inrichting der hedendaagsche oorlogsschepen en de belangrijke vaartsnelheid, die tegenwoordig ontwikkeld wordt, maakt het meer dan vroeger het geval was, noodig dat de zeeofficieren veel aan boord zijn.

De hiervoor besproken voorwaarden zijn de minimum-eischen waaraan door de officieren in elk geval moet worden voldaan, opdat zij geschikt kunnen worden geacht voor bevordering. In de meeste gevallen zullen de officieren veel langer de betrekkingen van bevelhebber en van eerste-officier hebben vervuld. De eischen kunnen echter niet zwaarder worden opgevoerd wil men de zekerheid hebben, dat alle officieren in de gelegenheid zullen worden gesteld aan de gestelde voorwaarden te voldoen.

Art. 11 regelt de voorwaarden, waaraan de officieren van het korps mariniers moeten voldoen om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

De voorwaarden gesteld in de bestaande wet (artikel 6), zijn aangevuld met den eisch van een zekeren diensttijd *actief* bij het korps, in overeenstemming met de eischen gesteld aan de officieren van de landmacht.

Voor de tweede-luitenants is, in overeenstemming met de adelborsten der 1e klasse, een minimum-tijd voorgeschreven, dien zij in hunnen rang moeten hebben doorgebracht om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

Art. 12. Volgens de bestaande wet wordt voor de officieren van gezondheid als voorwaarde voor hunne bevordering geëischt het dienen van een zeker aantal jaren in den rang en wordt de eisch van dienen buitengaats en dienen op actieve oorlogsschepen gemist.

Toch moet het hoogst wenschelijk geacht worden, dat een officier van gezondheid aan boord van een schip in zee geheel thuis is en ook dat hij bekend is met den toestand aan boord van de schepen in de koloniën, met de ziekten voorkomende in de tropische gewesten enz.; de voorwaarden zijn daarom eenigszins uitgebreid.

Volgens de organieke sterkte van het korps overtreft het aantal officieren van gezondheid der 1e klasse dat der officieren van gezondheid der 2e klasse en dienen die officieren langer in den eerstgenoemden dan in den laatstgenoemden rang. In het ontwerp is hiermede rekening gehouden en bepaald dat de officieren van gezondheid der 2e klasse vier jaren en die der 1e klasse acht jaren hun rang moeten bekleeden alvorens bevorderd te kunnen worden.

De zware eisch van vier jaren dienst buitengaats voor de officieren van gezondheid der 1e klasse houdt mede verband met den korten tijd, door hen in den rang van officier van gezondheid der 2e klasse doorgebracht.

Voor officieren van gezondheid der 1e klasse wordt geen dienst op actieve oorlogsschepen geëischt, omdat juist voor hen de dienst op een wachtschip in Oost-Indië bijzonder belangrijk is.

Aangezien het wenschelijk wordt geacht dat een officier om bevorderd te kunnen worden in zijn rang werkelijk dienst heeft gedaan, wordt voor de dirigeerende officieren van gezondheid, apothekers en inspecteurs van administratie niet meer als

voorwaarde voor bevordering geëischt, dat de rang gedurende een zekeren tijd bekleed is, doch wordt een tijd van actieven dienst bij de zeemacht niet gevorderd.

Art. 13. In verband met het onmiddellijk hiervoor vermelde behoeft de toevoeging van de woorden „actief bij de zeemacht" aan art. 8 der bestaande wet geen nadere toelichting.

Art. 14. Volgens de bestaande wet wordt voor de officieren van administratie als voorwaarde voor hunne bevordering het dienen van een zeker aantal jaren in den rang gevorderd en wordt de eisch van dienst buitengaats gemist. Toch kan een officier niet geschikt geoordeeld worden voor de hoogere rangen, wanneer hij niet de noodige ervaring heeft opgedaan door het dienen op schepen voor buitenlandschen dienst en in Indië. In het ontwerp is hiermede rekening gehouden.

Ten einde met zekerheid te kunnen beoordeelen of de officier de geschiktheid en bekwaamheid heeft om als officier van administratie der 1e klasse de administratie van een groot schip te voeren, wordt verder als eisch gesteld dat een officier van administratie der 2e klasse gedurende geruimen tijd eene administratie moet hebben gevoerd om voor bevordering in aanmerking te kunnen komen.

Voor de officieren van administratie wordt geen dienst op actieve oorlogsschepen geëischt, aangezien voor de officieren van dit dienstvak de dienst op de wachtschepen door de vele mutatiën en door de krijgsraden zeer belangrijk is.

Art. 15. In de bestaande wet is met de aanwezigheid van officieren-machinist nog geen rekening gehouden. De bepalingen betreffende de bevordering te hunnen aanzien, zijn in dit ontwerp van wet opgenomen.

In dit artikel is speciaal vermeld, dat de tijd doorgebracht bij het marine-etablissement te Soerabaja, ook meêtelt voor actieven dienst, omdat die officieren, al zijn ze gedurende dien tijd niet rechtstreeks werkzaam onder het Departement van Marine, toch geheel in hun vak dienst doen ten behoeve van de zeemacht.

Art. 16. In de regeling van het korps zeeofficieren en in de regeling van het korps mariniers staat vermeld, dat de adelborsten der 1ste klasse en de 2de luitenants der mariniers, mits voldoende aan de overige eischen, na eenen diensttijd van vier jaren in hunnen rang bevorderd zullen worden. Deze bepaling grondt zich op de overweging, dat in verband met den betrekkelijk laten leeftijd waarop tegenwoordig de rang van adelborst der 1ste klasse wordt bereikt en de eigenaardige positie van die jonge officieren aan boord, het niet wenschelijk is hen langer dan vier jaren in dien rang te laten dienen. Het is regelmatig die bepaling over te brengen naar de bevorderingswet.

Met het oog op de hoogere eischen, gesteld aan de adjunct-

administrateurs, en ook met het oog op den hoogeren leeftijd, waarop zij thans in dienst treden, is het billijk zulk eene gunstige bepaling ook op hen van toepassing te maken.

Art. 17. Dit artikel is gelijkluidend met artikel 11 van de bestaande wet.

Art. 18 treedt in de plaats van artikel 12 en 13 van de bestaande wet.

Tot verandering van de bepalingen, die op dit oogenblik de wijze van bevordering regelen, meende men te moeten overgaan omdat die bepalingen zoo onduidelijk zijn, dat, gelijk ook bleek bij de behandeling van de wet van 6 April 1871 (*Staatsblad* n°. 35) (*Handelingen* van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, Zitting 1870—1871, bladz. 435), de uitvoering van de bevordering bij keuze òf onuitvoerbaar is òf aanleiding kan geven tot groot favoritismus.

In de vele jaren, gedurende welke de wet gewerkt heeft, had bevordering bij keuze tot de rangen, waarvoor de bevordering in hoofdzaak naar ouderdom in rang was voorgeschreven, niet plaats.

Ook bij bevordering tot rangen, voor welke de bevordering geheel bij keuze moest geschieden, gold in de practijk de regel: bevordering naar ouderdom in rang met voorbijgang van ongeschikten.

Dit stelsel wàs bij de marine goed uitvoerbaar, omdat meestentijds een officier, die niet geschikt geoordeeld werd om tot de hoogere rangen te worden bevorderd, in de termen viel om wegens langdurigen dienst te worden gepensionneerd. Het ongewenschte doordienen van gepasseerde officieren werd hierdoor in den regel voorkomen.

Het wordt wenschelijk geacht in de nieuwe wet de bevordering te regelen op eene wijze, die bij ondervinding practisch en uitvoerbaar is gebleken en dus als regel aan te nemen: bevordering naar ouderdom in rang met voorbijgang van ongeschikten.

Bij de zeemacht, waar alle officieren eene zelfde opleiding ontvangen, bestaat niet die behoefte aan bevordering bij keuze, welke bij het leger gevoeld wordt. De mutatiën zijn bij de marine van dien aard, dat de officieren jong genoeg de hooge rangen bereiken.

De reden waarom de Regeering in het algemeen voor de zeemacht tegen bevordering bij keuze gestemd is, is hoofdzakelijk gelegen in de moeilijkheid om de zeeofficieren zoodanig te leeren kennen en beoordeelen, vooral in die eigenschappen, welke den geschikten en bekwamen bevelhebber kenmerken, waardoor de Regeering bij hare voordracht aan de Kroon tot bevordering bij keuze zou blootstaan aan het maken van grove vergissingen en het onwillekeurig begaan van groote onbillijkheden.

In de uitoefening van het bevel, het meest gewichtig deel

van zijn vak, is hij toch meestal geheel aan de directe beoordeeling van het hooger gezag onttrokken, geïsoleerd als hij in den regel zijne functiën als zoodanig uitoefent; vooral juist dan als zijne handelingen en verrichtingen in zich voordoende moeielijke omstandigheden der navigatie de toets kunnen zijn van wat in oorlogstijd van hem te verwachten is.

Verder bestaat het gevaar, dat in tijden van vrede de bekwame, flinke bevelhebber, van wien men meestentijds weinig ziet of hoort, zal achterstaan bij den kundigen officier, die in gewone tijden van zelf meer de aandacht trekt.

Een belangrijk argument tegen het stelsel van bevordering bij keuze ligt ook daarin, dat men in een klein korps zooals de marine, waar men meer dan elders in eene beperkte ruimte samen moet leven en elkanders waarde zoo goed kent, de goede verstandhouding en harmonie in gevaar brengt.

Het inzicht omtrent geschiktheid is zeer subjectief en het is zeer moeilijk voor den Minister, om kundige officieren op den voorgrond te stellen, personen aan te wijzen, waarvan het geheele korps zal zeggen, dat hunne bevordering bij keuze volkomen rechtvaardig is. Want het is niet genoeg, dat de Minister dit denkt, het geheele korps moet het daarmede eens zijn, anders is het beter dat de promotie bij keuze niet plaats heeft.

Wenscht de Regeering alzoo als regel de bevordering — behalve tot vlagofficier of tot den hoogsten rang bij de overige dienstvakken, die steeds bij keuze dient te geschieden — te doen plaats hebben naar ouderdom in rang, zoo is het toch noodig, dat de Kroon de bevoegdheid behoudt:

1°. in zeer bijzondere gevallen ook in de lagere rangen bevordering bij keuze toe te kunnen passen, al zal daarvan niet dan bij hooge uitzondering worden gebruik gemaakt;

2. in buitengewone omstandigheden, zooals in tijden van oorlog en oorlogsgevaar, bevordering bij keuze in ruime mate te kunnen toepassen.

In het laatste geval toch kan het van te overwegend belang worden om officieren, die zich door hunne superioriteit doen kennen, aan het hoofd van grootere of kleinere afdeelingen der vloot te plaatsen of met gewichtige opdrachten te belasten, dan dat bovenstaande consideratiën niet zouden moeten wijken. Bovendien verliezen deze dan ook grootendeels hare beteekenis, omdat onder die omstandigheden de officieren beter in hunne wezenlijke waarde worden gekend.

De gelegenheid voor bevordering bij keuze zooals sub 1, 2 en 3 aangegeven, wordt voldoende geacht om in de bijzondere gevallen dat die bevordering in 's lands belang noodig is, toegepast te kunnen worden.

De officieren-machinist, die in de bestaande wet niet worden vermeld, en wier bevordering tot nu toe geregeld werd overeenkomstig de bepalingen, voorkomende in de regeling van het

personeel van 's Rijks stoomvaartdienst, zijn natuurlijk ook in dit artikel begrepen.

Art. 19. Is gelijk aan art. 14 der bestaande wet behoudens eene geringe wijziging in de redactie.

Art. 20 en 21. Komen in de plaats van art. 15 van de bestaande wet.

Onder dezelfde voorwaarden als tot nu toe het geval was, wenscht men ook in den vervolge de officieren tijdelijk door de Koningin geroepen tot andere diensten niet behoorende tot het Departement van Marine, en de officieren, die zich met machtiging van de Koningin tijdelijk in vreemden zeedienst bevinden, aanspraak op bevordering te doen behouden. In beide gevallen moet de officier geacht worden werkzaam te zijn in 's lands belang; de ervaring toch opgedaan in vreemden zeedienst kan niet dan ten goede komen aan den Nederlandschen zeedienst.

Het wordt niet noodig geoordeeld in het bijzonder melding te maken van diplomatieke zendingen, aangezien onder de diensten niet behoorende tot het Departement van Marine, waartoe officieren geroepen kunnen worden, diplomatieke zendingen zeker niet het meest zullen voorkomen.

De vermelding in art. 15 der bestaande wet, dat de leden der Staten-Generaal aanspraak op bevordering behouden, heeft geene beteekenis, aangezien er geen enkele reden bestaat, waarom leden der Staten-Generaal, zoo ze overigens aan de eischen der wet voldoen, geen aanspraak op bevordering zouden hebben.

In 1870 meende men de leden der Staten-Generaal in art. 15 te moeten vermelden, omdat door het verwerpen van art. 15 van het toenmalige ontwerp-bevorderingswet en door verwerping van het amendement-HEEMSKERK („Handelingen van de Tweede Kamer der Staten-Generaal", Zitting 1870—1871, blz. 459 en 461) tegen de bedoeling der Kamer was uitgemaakt, dat de leden der Staten-Generaal geen aanspraak op bevordering zouden hebben.

Ten einde voor den vervolge allen twijfel te vermijden, is art. 21 toegevoegd en zijn daarin ook vermeld de officieren, Hoofden van een Departement van Algemeen Bestuur.

De inhoud van de slotalinea heeft de strekking om een officier, hetzij als Minister, hetzij als lid van de Staten-Generaal, onder voorbehoud van de overige bepalingen der wet, in de gelegenheid te stellen onbelemmerd aan het in hem gestelde vertrouwen te beantwoorden.

Art. 22 regelt het verleenen van vergunning tot het waarnemen van lands- of particuliere betrekkingen buiten het zeewezen in het persoonlijk belang van den betrokkene.

Het komt niet wenschelijk voor het verleenen van deze vergunning in den vervolge ook uit te strekken tot de adelborsten

der 1ste klasse, adjunct-administrateurs en 2de luitenants der mariniers.

Behoudens eene noodzakelijke redactie-wijziging komt de inhoud van het artikel overeen met art. 16 van de bestaande wet. De laatste zinsnede van dit artikel is overgebracht naar art. 5 van dit ontwerp.

Ten einde duidelijk te doen uitkomen dat in tijden van oorlog of oorlogsgevaar zonder nader Koninklijk besluit over de in dit artikel bedoelde officieren kan worden beschikt, is de tweede alinea toegevoegd.

Art. 23. Volgens de bestaande wet (art. 17) geldt als regel, dat de zeeofficieren voor het geval eene sedentaire betrekking langer dan vier jaren aan hen blijft opgedragen, worden afgevoerd uit het korps in den rang, dien zij op dat tijdstip bekleeden.

Deze wetsbepaling heeft tengevolge gehad, dat verschillende betrekkingen aan den wal, n.l. die bij het loodswezen, bij de hydrographie, de betrekkingen van inspecteur van de artillerie en van inspecteur van 's Rijks stoomvaartdienst thans vervuld worden door uit het korps afgevoerde officieren en dat eene categorie van landsdienaren is ontstaan, wier militaire positie niet zuiver geregeld is.

De eervol afgevoerde officieren toch vormen eene afzonderlijke categorie van personen, die noch tot de militaire officieren noch tot de ambtenaren behooren, en deze tweeslachtige positie kan aanleiding geven tot moeielijkheden.

Het wordt verder een bezwaar geacht dat door het afvoeren uit het korps men verplicht is de officieren steeds in de hun opgedragen betrekking te bestendigen.

Ten aanzien van de betrekkingen bij het loodswezen valt voor het beperken der mutatiën tot het strikt noodzakelijke veel te zeggen; anders is het, waar het geldt het bestendigen van officieren geplaatst als hoofd van een dienstvak bij het Departement van Marine.

Ontegenzeggelijk is het, dat men op deze wijze groote kans heeft de diensten te erlangen van theoretisch zeer bekwame menschen, die eene groote geschiktheid hebben voor hunne betrekking. doch hier staat tegenover dat men de titularissen des gewenscht niet kan vervangen.

Dit bezwaar klemt te meer, omdat de Minister, die een officier afvoert uit het korps om zich op die wijze bij voortduring de diensten van den betrokkene te verzekeren, eene beslissing neemt, die ook zijne opvolgers bindt.

Ten einde aan deze bezwaren tegemoet te komen bestaat het voornemen om in den vervolge zoowel in het belang van den lande als in dat van de zeeofficieren de betrekkingen aan den wal in den regel niet langer dan vier jaren achtereen aan denzelfden persoon op te dragen en deze betrekkingen voortaan te doen waarnemen door officieren behoorende tot het korps.

Alleen ten aanzien van officieren, verkeerende in de sub 2°. van dit artikel omschreven omstandigheden, kan hierop eene uitzondering gemaakt worden en kunnen die officieren langer dan vier jaren in zulk eene betrekking blijven. Om bevorderd te kunnen worden moeten die officieren natuurlijk voldaan hebben aan alle eischen door de wet gesteld.

Door deze regeling is het mogelijk een officier geplaatst als hoofd van een dienstvak bij het Departement van Marine, weer naar de vloot te doen terugkeeren, wanneer de Minister om de een of andere reden vervanging van den titularis wenschelijk acht.

Was zulk een officier voor bevordering voorbijgegaan, omdat op het oogenblik waarop hij voor bevordering in aanmerking kwam door hem, — tengevolge van het lang gehandhaafd blijven in eene speciale betrekking — nog niet voldaan was aan de voorwaarden door de wet gesteld, dan geeft de slotalinea van art. 5 de bevoegdheid om aan dien officier bij latere bevordering zijne vroegere plaats in de rangschikking terug te geven.

Blijft een officier in eene speciale betrekking doordienen en moet bevordering om de hiervoor genoemde reden achterwege blijven (het geven van titulaire rangen zooals ook thans geschiedt kan hier buiten beschouwing blijven), dan zal het pensioen speciaal geregeld worden zooals volgens de bestaande wet het geval is ten opzichte van uit het korps afgevoerde officieren.

De bepaling, voorkomende in de laatste alinea van art. 17 van de bestaande wet, is bij de inrichting van het officierskorps van de groote stoomvaartlijnen overbodig geworden en daarom niet in dit wetsontwerp overgenomen.

Art. 24 bevat de bepalingen ten aanzien van officieren in krijgsgevangenschap, welke behoudens eene wijziging in de redactie en de bepaling onder 1°., overeenkomen met de bepalingen van art. 18 der bestaande wet.

Het bepaalde sub 1°. heeft ten doel te voorkomen, dat voor een officier, die juist bij het verrichten van een schitterend wapenfeit of eene uitstekende militaire daad in krijgsgevangenschap is geraakt, die krijgsgevangenschap een beletsel zou zijn voor het ontvangen van eene buitengewone belooning.

Art. 25. Het zou kunnen gebeuren dat officieren, die in aanmerking zouden komen voor bevordering en voldaan hadden aan de thans geldende eischen, bij het in werking treden der nieuwe wet niet konden worden bevorderd omdat zij nog niet voldaan hadden aan de nieuw gestelde eischen.

Ten einde deze onbillijkheid te voorkomen is de overgangsbepaling noodzakelijk.

De overgangsbepaling, in de bestaande wet voorkomende als artikel 20, kan vervallen, aangezien geen officieren van gezondheid der 3de klasse meer aanwezig zijn.

DERDE AFDEELING.

Van het ontslag.

Art. 26 komt in de plaats van art. 21 van de bestaande wet.

Zooals reeds in de algemeene beschouwingen werd gezegd, ligt het in de bedoeling in den vervolge aan de officieren bij het op pensioen stellen eervol ontslag uit den dienst te verleenen. De op pensioen gestelde officieren behouden echter den rang, door hen bij het verlaten van den dienst bekleed; deze rang wordt verloren wanneer het pensioen ophoudt of op eenigerlei wijze verloren gaat. Aanvulling van artikel 21 der bestaande wet, sub 1°. en toevoeging van de bepaling sub 5°. was daarom noodzakelijk.

Voor de tijdelijk gepensionneerde officieren gaat dus de rang van officier verloren, wanneer het tijdelijk pensioen ophoudt. Deze regeling wordt wenschelijk geacht omdat het kan voorkomen, dat gewezen officieren, die geen inkomsten van den Staat meer genieten, verplicht kunnen zijn om, ten einde in hun levensonderhoud te voorzien, betrekkingen aan te nemen ten eenenmale onvereenigbaar met den officiersrang.

Aangezien de wet op het Nederlanderschap en het ingezetenschap spreekt van *staat van Nederlander* is sub 2°. het woord *hoedanigheid* door *staat* vervangen.

De aanvullingen sub 3°. en 4°. zijn noodig, omdat een officier die de Grondwet in bedoelde opzichten heeft overtreden en volgens de pensioenwet zijn pensioen zou verliezen, niet den rang van officier kan behouden.

Omtrent de bedoeling van de woorden sub 1°. „*en wanneer niet het geval aanwezig is, voorzien bij het laatste lid van artikel* 28", wordt verwezen naar de toelichting op artikel 28.

Art. 27 is gedeeltelijk nieuw en gedeeltelijk overgenomen uit artikel 22 der bestaande wet.

De gevallen, waarin het verzoek om eervol ontslag kan worden afgewezen zijn uitgebreid en worden vermeld in artikel 29.

De gevallen, vermeld onder 2, 3 en 4, zijn nieuw.

§ 2. De bepalingen, onder 2 genoemd, houden verband met het aangenomen beginsel dat in den vervolge het op pensioen stellen zal gepaard gaan met ontslag uit den dienst.

Onder *a*, *b*, *c*, *d* en *e* zijn dan ook achtereenvolgens de gevallen genoemd, waarin een officier ontslagen kan worden onder toekenning van pensioen of van het recht op pensioen. De gevallen *a*, *b* en *c* behoeven geen nadere toelichting.

De bepaling, bij 2°. sub *d* genoemd, geeft de Koningin de bevoegdheid een officier, die onbekwaam of ongeschikt is om in zijnen rang in eenige betrekking bij de zeemacht te dienen, den dienst te doen verlaten.

Volgens de op dit oogenblik geldende bepalingen kan een officier behalve in eenige andere, bij de wet aangewezen gevallen,

niet ontslagen worden dan op advies van een raad van onderzoek in de gevallen genoemd sub 2 tot en met 6 van artikel 22 der bestaande wet.

Het gevolg is, dat de Regeering onmachtig is een officier, die ongeschikt is om in zijnen rang in eenige betrekking bij de zeemacht te dienen, doch niet in de termen valt om voor een raad van onderzoek gebracht te worden, uit den dienst te verwijderen, alvorens die officier gepensionneerd kan worden.

Wel geeft de wet de bevoegdheid om een officier ter zake van geheele ongeschiktheid voor den stand van officier door het verlies van die vermogens van geest en lichaam, welke daarvoor gevorderd worden, na minstens dertig jaren op pensioen te stellen (artikel 33 sub *d* bestaande wet); treedt echter die toestand van ongeschiktheid in voordat de betrokkene dertig dienstjaren telt, dan kan de Regeering zulk een officier niet pensionneeren; tot het verleenen van ontslag geeft de wet echter evenmin bevoegdheid. Ten einde in deze leemte der wet te voorzien, is de bepaling bij 2°. sub *d* in dit artikel opgenomen.

Het geval, bij 2°. sub *e* genoemd, behoort tot de gevallen, waarin volgens de bestaande wet een officier voor den raad van onderzoek wordt gebracht.

Tegen deze wijze van handelen bestaan twee bedenkingen:

1°. een officier, die op den duur niet voldoet aan de voorgeschreven verplichte examens, kan niet in den dienst gehandhaafd blijven. Wordt nu zulk een officier voor den raad gebracht en brengt de raad een advies uit niet strekkend tot het verleenen van ontslag, dan kan de officier niet ontslagen worden. De Regeering kan echter niet de verantwoordelijkheid op zich nemen een dergelijk officier aan boord te plaatsen. Een moeielijke toestand zou dus in het leven geroepen worden.

Waar nu de feiten duidelijk spreken uit de processen-verbaal van de examen-commissie, meent men dat het onnoodig en zelfs verkeerd is den officier nog voor een raad te brengen.

De Minister moet in dit geval de bevoegdheid hebben den officier zonder verdere formaliteiten voor ontslag voor te dragen;

2°. in het geval hierbedoeld moet volgens de bestaande wet niet-eervol ontslag volgen; dit nu wordt onnoodig hard geoordeeld, weshalve deze reden tot ontslag gebracht is onder de gevallen, in welke volgens artikel 28 steeds eervol ontslag moet gegeven worden.

§ 3. Nog eene leemte in de bestaande wet is de omstandigheid, dat een officier, die door eigen moedwillige handelingen of ten gevolge van ongeregeld gedrag ongeschikt is tot de verdere waarneming van den militairen dienst, zonder dat er echter termen aanwezig zijn om hem voor een raad van onderzoek te brengen, niet tegen zijn wil uit den dienst kan worden ontslagen. De Regeering zou verplicht zijn zulk een officier te laten doordienen tot er termen aanwezig waren om hem op pensioen te

stellen. De opneming van de bepaling bij 3°. kwam daarom gewenscht voor.

§ 4. Het geval hier bedoeld heeft betrekking op de omstandigheid, dat een officier, bij ontslag uit de betrekking van hoofd van een Departement van Algemeen bestuur, niet wenscht weder in militairen dienst terug geplaatst te worden; hem wordt alsdan in afwachting van de regeling van zijn burgerlijk pensioen, ontslag uit den dienst verleend.

§ 5. De gevallen in artikel 22 van de bestaande wet sub 2 t/m 6 genoemd, zijn overgebracht naar artikel 30 van dit ontwerp.

De bepalingen, vervat in de laatste twee alinea's, hebben de strekking om den officieren, die den dienst moeten verlaten tengevolge van ziels- of lichaamsgebreken, of wegens onbekwaamheid of ongeschiktheid, waarborgen te geven tegen een willekeurig en ongemotiveerd ontslag.

Het wordt wenschelijk geacht om het in deze bedoeld militair geneeskundig onderzoek, zoomede het onderzoek omtrent de onbekwaamheid of ongeschiktheid te doen geschieden naar bepaalde regelen bij algemeenen maatregel van bestuur vast te stellen. Bij dien maatregel zal ook de samenstelling der commissiën behooren geregeld te worden en behooren te worden aangegeven in welke gevallen — voor zoover betreft het geneeskundig onderzoek — door den Minister of door den betrokken officier een nieuw onderzoek door andere geneeskundigen kan gevorderd worden.

Het behoeft geen betoog dat de hierbedoelde commissiën een adviseerend, niet een beslissend karakter hebben.

Art. 28. Is een nieuw ingevoerd artikel.

De eerste alinea is noodig omdat het aantal gevallen waarin eervol ontslag kan worden verleend is uitgebreid.

De tweede alinea van dit artikel voorziet in het geval van den officier, die zich in vreemden krijgsdienst begeeft met machtiging van de Koningin.

Evenals in 1851 het geval was, is ook thans nog de bedoeling dat een officier, die zich in vreemden zeedienst begeeft, tijdelijk als Nederlandsch officier wordt ontslagen, zoodat de Regeering in geen enkel opzicht verantwoordelijk kan worden gesteld voor de daden en handelingen van dien officier.

Art. 29. Volgens de bestaande wet (artikel 22 sub 1°) kan het verzoek alleen worden afgewezen in tijd van oorlog of op grond van verplichtingen aan de benoeming verbonden.

Het is wenschelijk dat het verzoek ook kan worden afgewezen in geval van oorlogsgevaar of andere buitengewone omstandigheden of ingeval de bij de benoeming aangegane dienstverbintenis niet is volbracht.

Het wordt verder noodig geacht, dat de Koningin de bevoegdheid hebbe het verzoek om ontslag te weigeren in de gevallen onder *c*, *d* en *e* genoemd, opdat de officier zich niet kan

onttrekken aan de ongunstige gevolgen van zijne handelingen door het indienen van een verzoek om ontslag.

De slotalinea komt overeen met de bepaling, voorkomende in de 2de alinea sub 1° artikel 22 van de bestaande wet.

Art. 30 geeft de gevallen aan, in welke een officier moet verkeeren opdat termen aanwezig zijn om hem niet-eervol uit den dienst te ontslaan.

Behoudens eene noodzakelijke redactieverbetering en de overbrenging van het laatste gedeelte van § 6 naar art. 27, komen de gevallen overeen met die, vermeld sub 2 tot en met 6 in art. 22 van de bestaande wet.

Art. 31 treedt in de plaats van art. 23 van de bestaande wet.

Omtrent den raad van appèl wordt verwezen naar de toelichtingen op de artikelen 44 tot en met 56.

Volgens de bestaande wet kan een officier slechts eervol worden ontslagen op zijn verzoek (art. 22 sub 1°.). Een ontslag op advies van een raad van onderzoek moet steeds verleend worden zonder bijvoeging van het woord *„eervol"*, Zooals thans voorgesteld wordt het ontslag te regelen, zal een niet-eervol ontslag slechts worden verleend op advies van een raad van onderzoek of appèl, wanneer niet ten gunste van den officier, wien het geldt, van het advies wordt afgeweken, hetzij om hem in zijnen rang te handhaven, hetzij om hem in stede van een niet-eervol een eervol ontslag te verleenen.

Art. 32 is een geheel nieuw artikel.

Het wordt wenschelijk geacht in de wet duidelijk voor te schrijven:

1°. dat een officier alleen op last van den Minister van Marine voor een raad van onderzoek kan worden gebracht;

2°. op welke gronden zulk eene lastgeving gebaseerd moet zijn;

3°. door wie eene klacht of beschuldiging kan worden ingediend;

4°. dat de lastgeving uitdrukkelijk moet vermelden welk feit of welke feiten de Minister onderzocht wenscht te zien;

5°. dat een klacht of beschuldiging aan moet geven het feit of de feiten, op grond waarvan de officier in aanmerking komt voor een niet eervol ontslag.

Volgens de letter van de 1ste zinsnede van art. 26 (bestaande wet) zou de Minister alleen in het geval, voorzien bij § 2 van art. 22 (bestaande wet), het initiatief kunnen nemen om een officier voor een raad van onderzoek te brengen. In de andere gevallen zou de Minister den officier dan alleen voor een raad kunnen roepen, wanneer bezwaren tegen hem zijn ingebracht. En daar het woord „bezwaren" hier den zin heeft van klacht of beschuldiging, volgt daaruit, dat, waar geene

directe klacht of beschuldiging bestaat, de Minister volgens de wet de bevoegdheid zou missen een officier wegens eene der bedoelde handelingen voor een raad van onderzoek te doen verschijnen. Blijkens de geschiedenis der wet is dit geenszins de bedoeling van den wetgever geweest. Die bedoeling was wel degelijk dat ook de Minister op grond van bij hem ingekomen berichten de samenroeping van een raad zou kunnen bevelen.

De bestaande wet vermeldt niet aan wie het recht toekomt eene beschuldiging of klacht tegen een officier in te brengen. Het wordt billijk geacht dit recht alleen toe te kennen aan meerderen of ouderen in rang.

De bestaande wetsbepalingen schrijven niet voor dat de Minister bij de lastgeving tot het samenstellen van een raad moet aangeven welk feit of welke feiten hij onderzocht wenscht te zien. Een dergelijk voorschrift is echter noodig, opdat de raad nauwkeurig wete, wat hij heeft te onderzoeken en opdat de beklaagde nauwkeurig wete op welke feiten hij zich te verantwoorden heeft.

De laatste zinsnede behoeft geen toelichting.

Art. 33. Behoudens eene noodzakelijke redactieverbetering en de vermelding van de officieren-machinist en de apothekers, komt het artikel overeen met art. 24 van de bestaande wet.

Art. 34 behelst de voorschriften, die in de bestaande wet gevonden worden in de eerste vijf alinea's van art. 26. Uit de eerste zinsnede zijn de woorden *„uithoofde dat bezwaren tegen hem zijn ingebracht"* weggelaten in verband met de redenen toegelicht bij art. 32.

De laatste alinea bepaalt dat de wijze van werken van den raad van onderzoek alsmede al datgene, wat bij de volgende artikelen aan vaststelling bij reglement wordt overgelaten, bij reglement, vastgesteld bij algemeenen maatregel van bestuur, zal worden geregeld.

Art. 35 behoeft geen toelichting.

Art. 36. De tweede en de vierde alinea komen behoudens eene redactieverbetering overeen met de eerste en tweede alinea van art. 25 der bestaande wet en behoeven dus geen toelichting.

Met het doel nog meerdere waarborgen te geven voor een onpartijdig, kameraadschappelijk onderzoek zijn de eerste en de derde alinea toegevoegd.

De slotalinea komt in de plaats van de slotalinea van art. 29 der bestaande wet.

Art. 37 komt behoudens wijziging in de redactie overeen met de 3de alinea van art. 25 der bestaande wet.

Art. 38 komt in de plaats van de 4de alinea van art. 25 der bestaande wet.

De wijze van samenstellen van den raad van onderzoek

geeft groote waarborgen om een onpartijdig onderzoek te bevorderen. Volgens de bestaande wet heeft de beklaagde het recht eenmaal twee der aangewezen leden zonder opgave van redenen te wraken. Zonder twijfel worden door deze bepaling de waarborgen nog verhoogd. Het is echter mogelijk dat de beklaagde tegen de leden, die zitting nemen in de plaats van de gewraakte leden, eveneens gegronde redenen van wraking heeft. Aan den beklaagde meerdere vrijheid tot wraking te geven kan echter aanleiding zijn tot ongewenschte vertraging in de behandeling van de zaak. Het komt daarom gewenscht voor te bepalen, dat de beklaagde bezwaren kan inbrengen tegen het zitting nemen van eenig tot lid of plaatsvervangend lid aangewezen officier en dat de persoon met de samenstelling van den raad belast omtrent de geldigheid dier bezwaren zal beslissen.

Art. 39. Deze bepaling, welke in de bestaande wet gemist wordt, behoeft geene nadere toelichting.

Art. 40 treedt in de plaats van de vijfde alinea van art. 25 der bestaande wet.

Het regelen van de details van het overdragen van het recht van verdediging wordt aan het reglement overgelaten.

De beklaagde heeft het recht mededeeling te doen van datgene, waaromtrent hij gehoor van getuigen wenschen zou. Het blijft echter in het algemeen aan den raad om te beslissen, welke getuigen gehoord moeten worden. De beklaagde zou anders den loop van het onderzoek noodeloos kunnen vertragen, het onderzoek in het onbepaalde kunnen rekken door zich op getuigen te beroepen, die zich in Oost of West-Indië of op een ander verwijderd punt bevinden en wier getuigenissen somwijlen weinig of niets ter zake zouden kunnen afdoen. Aangezien het echter billijk is aan den beklaagde de bevoegdheid te verleenen om de getuigen, die hij te zijnen behoeve en op zijne kosten verkiest, te doen hooren, acht de Regeering het wenschelijk dat de raad zal hooren de getuigen, welke de beklaagde op de zitting zal medebrengen. In verband daarmede is de bepaling gesteld aan het slot van het artikel voorkomende.

Art. 41. De eerste alinea treedt gedeeltelijk in de plaats van de slotalinea van art. 25 der bestaande wet en behoeft geen nadere toelichting.

De tweede alinea vervangt de voorlaatste alinea van art. 29 (bestaande wet). Volgens de thans geldende bepalingen kunnen de zittingen van den raad van onderzoek worden bijgewoond door officieren lager of jonger in rang dan de beklaagde. Met een goed begrip van krijgstucht is dit bezwaarlijk overeen te brengen. Het komt daarom wenschelijk voor de bevoegdheid tot het bijwonen der zittingen bij reglement te beperken.

Art. 42 vervangt de zesde en de zevende alinea van artikel 26 der bestaande wet.

§ 1. De sub 1°. genoemde memorie houdt verband met de bepaling voorkomende in de voorlaatste alinea van artikel 32.

§ 2 is zoodanig gesteld opdat de raad de gelegenheid hebbe kennis te nemen van alle op de zaak betrekking hebbende berichten en bescheiden.

§ 3. Volgens de bestaande bepalingen worden slechts overgelegd de conduite-rapporten over de laatste vijf jaren. Aangezien het wenschelijk kan zijn conduite-rapporten van vroegeren datum te raadplegen, is het voorschrift aangevuld.

§ 4 en de voorlaatste en laatste alinea behoeven geene nadere toelichting.

Art. 43 treedt in de plaats van art. 30 der bestaande wet.

Volgens de bestaande bepalingen luidt de eerste vraag: *„Moet hetgeen den beschuldigde wordt ten laste gelegd, gehouden worden voor bewezen"*, welke vraag met ja of neen moet worden beantwoord.

Oogenschijnlijk is deze vraag van geheel feitelijken aard. Zij strekt echter om eene beslissing te krijgen omtrent de vraag: *„Moet de beschuldigde diensvolgens uit den dienst worden ontslagen"*, dat wil zeggen valt de beklaagde in een der gevallen genoemd onder 2 tot en met 6 in art. 22 (bestaande wet).

Deze gevallen noemen geen zuivere feiten, maar geven omschrijvingen van categorieën van feiten, wier al of niet toepasselijkheid voor zeer subjectieve beschouwing vatbaar is.

In dit ontwerp is aangenomen, dat de Minister bij den last tot samenroeping van den raad moet aangeven welk feit of welke feiten hij onderzocht wenscht te zien.

Wordt nu den beklaagde meer dan ééne handeling, gedraging of nalatigheid ten laste gelegd, dan is het mogelijk dat de vraag omtrent het geheel met *„neen"* beantwoord wordt, terwijl die nopens een deel met *„ja"* zou beantwoord zijn, indien zij ten opzichte van dat deel gesteld ware.

Het wordt dan ook wenschelijk geacht de twee vragen samen te nemen en de vraag te stellen: *„Zijn er termen tot het verleenen van een niet-eervol ontslag?"*

Aangezien de raad van onderzoek geen rechtbank en zelfs geen jury is, doch een lichaam geroepen om advies uit te brengen omtrent het al of niet noodzakelijke dat een mede-officier den dienst verlaat, is het wenschelijk dat niet geëischt wordt het wettelijk bewijs als grondslag van de overtuiging, waarop het advies moet berusten.

Artikelen 44 tot en met 56. Na hetgeen in de algemeene beschouwingen is gezegd, schijnt het voldoende met betrekking tot deze artikelen alleen het volgende aan te teekenen.

Het wordt wenschelijk geacht in twee gevallen beroep toe te laten van het door een raad van onderzoek uitgebracht advies.

Het beroep in het eerste geval van artikel 45 behoeft geen nadere toelichting.

Tot toelichting van het tweede geval diene het volgende:

De Regeering is met betrekking tot de bevoegdheid van het geven van ontslag geheel afhankelijk van de individueele opinie der leden van een door het lot bijeengeroepen raad van onderzoek.

Is toch de Regeering van meening dat een officier in de termen valt om uit den dienst te worden ontslagen, doch adviseert de raad niet tot verleenen van ontslag, dan moet de officier in den dienst gehandhaafd blijven.

Hiertegen kan geen bezwaar bestaan, wanneer de vraag: „Zijn er termen tot het verleenen van een niet eervol ontslag?" door alle leden eenparig ontkennend beantwoord is.

Anders is echter het geval, wanneer het advies geen eenstemmigheid van overtuiging uitdrukt en het misschien met meerderheid van één stem werd uitgebracht.

De Regeering komt dan voor een moeilijk geval te staan, aangezien zij, en niet de raad van onderzoek, verantwoordelijk is voor de bruikbaarheid van den officier; de betrokken officier is in zekeren zin gerehabiliteerd en hoewel de Regeering overtuigd kan zijn van de schuld van den betrokkene en in die overtuiging gesterkt kan zijn door de meening van de minderheid van den raad, is zij toch verplicht gebruik te maken van de diensten van zulk een officier.

Het wordt daarom wenschelijk geacht de Regeering in zulk een geval de bevoegdheid te geven een beroep te doen op het advies van eenen raad van eenigszins hoogere orde, welk advies onder voorbehoud van het recht van de Kroon om ten gunste van den betrokkene af te wijken, beslissend moet zijn.

Ter wille van de billijkheid heeft men gemeend in dit geval het recht van beroep ook aan den beklaagde niet te moeten onthouden.

Door de Kroon wordt beslist of het beroep den beklaagde zal worden toegestaan. Wordt het verzoek afgewezen dan geschiedt dit bij een met redenen omkleed besluit, den Raad van State gehoord.

Door de beslissing omtrent het al of niet toestaan van het beroep van den beklaagde aan de Kroon over te laten, voorkomt men dat de waarborgen, die men den officier heeft willen geven tegen een niet gerechtvaardigd ontslag, te veel worden uitgebreid.

Door te bepalen dat weigering van het beroep geschiedt bij gemotiveerd besluit, den Raad van State gehoord, wordt het gevaar van willekeur geheel buitengesloten.

In verband met het aangenomen beginsel om de wijze van werken van den raad van onderzoek bij reglement te regelen, zijn artikel 28, de laatste zinsnede van artikel 25 en de 2ᵉ en 3ᵉ alinea van artikel 29 der bestaande wet uit het ontwerp van wet weggelaten.

De 6ᵉ alinea sub *d* van artikel 26 der bestaande wet is niet in het ontwerp overgenomen omdat het niet meer in de bedoe-

ling ligt een officier in dat geval voor den raad van onderzoek te roepen.

VIERDE AFDEELING.

Van het op pensioen stellen.

Zooals in de algemeene beschouwingen reeds werd gezegd was het, door aanneming van het beginsel van het verleenen van een eervol ontslag aan op pensioen te stellen officieren, mogelijk eene wet samen te stellen, houdende bepalingen, waarbij de pensioenen van officieren en minderen naar gelijke grondslagen gezamenlijk worden geregeld, zoodat de inhoud van de afdeeling „Van het op pensioen stellen" in hoofdzaak overgebracht is naar het wetsontwerp tot regeling van de militaire pensioenen bij de zeemacht.

Art. 57 komt in de plaats van de artikelen 33 en 34 van de bestaande wet.

Art. 58 vervangt art. 35 van de bestaande wet.

Behoudens redactieverbetering is dit artikel in zooverre gewijzigd, dat in den vervolge in oorlogstijd alleen zullen kunnen worden opgeroepen de wegens langdurigen dienst of wegens vijftigjarigen ouderdom gepensionneerde officieren, die jonger dan zestig jaren zijn. De overige gepensionneerde officieren kunnen in genoemd geval alleen op eigen aanvrage en voor zoover tot den dienst geschikt bevonden, in dienst worden gesteld.

Art. 59 vervangt art. 36 der bestaande wet. Het artikel bevat eene beperking, die in de bestaande wet gemist wordt, maar nochtans wenschelijk is te achten.

VIJFDE AFDEELING.

Art. 60. Het schijnt wenschelijk, voor de invoering der wetten geen datum bij de wet aan te geven, maar het tijdstip van het in werking treden door de Regeering te doen bepalen.

Gelijktijdig toch met het in werking treden der wetten zullen ook de bij algemeenen maatregel van bestuur vast te stellen reglementen moeten werken. Deze reglementen kunnen eerst aan den Raad van State worden aangeboden, wanneer de wetten door de beide Kamers der Staten-Generaal zullen zijn aangenomen; het is daarom ondoenlijk bij de wet den datum aan te geven, waarop de wetten in werking zullen treden.

ONTWERP LITT. C.

Toelichting der artikelen.

EERSTE AFDEELING.

Art. 1. Bij dit art. wordt vastgesteld dat aan de militairen der zeemacht, uitgezonderd het personeel der Koninklijke Neder-

landsche Marine-Reserve, waarvoor de wet van 12 Juli 1895, (*Staatsblad* n⁰. 104) geldt, pensioen kan worden verleend, voortdurend maar ook tijdelijk.

Het beginsel van het verleenen van *tijdelijk* pensioen bestaat ook in de tegenwoordige militaire pensioenwetten, maar met een zeer verschillende toepassing al naar gelang het officieren dan wel onderofficieren en minderen geldt. Blijkens de toelichting op art. 4 is ook in dit opzicht voor alle militairen een in hoofdzaak gelijke regel gesteld.

Art. 2. Dit artikel vermeldt de gevallen waarin recht op voortdurend pensioen verkregen wordt, zoowel door officieren als door onderofficieren en minderen.

Sub 1°. Zie toelichting op art. 3.

Sub 2°. Vergelijk art. 33 sub 1°. *b* en 2°. *c* der tegenwoordige bevorderingswet en art. 26, *b*, der pensioenwet.

Het al of niet toekennen van voortdurend pensioen aan *onderofficieren* en *minderen* ter zake van verwonding, verminking of gebreken, in en door den dienst ontstaan, is niet meer afhankelijk gesteld van het al of niet buiten staat zijn tot voorziening in levensonderhoud.

Evenals thans aan officieren zal aan alle minderen te dier zake steeds voor het leven pensioen worden verleend.

Het zal echter *niet altijd vol* pensioen zijn, ook niet voor officieren, maar het *pensioenbedrag* zal eenigermate verminderd worden als de betrokkene niet kan geacht worden tot levensonderhoud buiten staat te zijn. (Zie art. 18).

De ziels- of lichaamsgebreken moeten het gevolg zijn van: „verrichtingen en vermoeienissen aan de uitoefening van den militairen dienst verbonden of van bijzondere omstandigheden, die zich daarbij hebben voorgedaan". In de tegenwoordige wetten staat: „omstandigheden, verrichtingen en vermoeienissen".

Aanvankelijk scheen het raadzaam het woord *omstandigheden* weg te laten omdat het te onbepaald is. Ook de Militaire Pensioenraad heeft te kennen gegeven, dat dit wenschelijk werd geacht en heeft daarbij aangedrongen op een beter weergeven van de woorden: „fatigues et dangers", in de Fransche wet voorkomende.

Hierbij dient echter te worden opgemerkt, dat de toekenning van pensioen aan beri-beri-lijders, op de wijze als sedert October 1892 geschiedt, juist gegrond is op de bewering, dat deze ziekte *ontstaat* niet alleen door klimaatsinvloeden, maar tevens door een samenloop van *bijzondere omstandigheden*.

Ook ten aanzien van het ontstaan van nog andere ziekten of gebreken behooren *omstandigheden* in acht genomen te worden.

Met het oog op een en ander is de bovenvermelde nieuwe redactie verkozen.

Er is overwogen om nevens „ziels- of lichaamsgebreken", ook het woord *ziekten* in dit artikel op te nemen. Daarvan is

afgezien omdat het feit der invoeging tot eene te vrijgevige opvatting zou kunnen leiden.

Bedoelde invoeging schijnt ook onnoodig, omdat ziekte in deze als ziels- of lichaamsgebrek is te beschouwen.

Sub 3°. Bij ongeschiktheid voor den dienst uithoofde van verwonding of verminking, ziels- of lichaamsgebreken, niet door den dienst ontstaan, maar ook niet het gevolg van eigen moedwillige handelingen of ongeregeld gedrag, wordt steeds voortdurend pensioen toegekend wanneer de militair, hetzij officier, hetzij mindere, ten minste *tien jaren werkelijken dienst* telt, onafhankelijk van al of niet in staat zijn tot voorziening in levensonderhoud.

Het bedrag van het pensioen is van laatstbedoelde omstandigheid eveneens onafhankelijk; het wordt geregeld alleen naar diensttijd (zie art. 19).

De eisch van ten minste 10 jaren werkelijken dienst stemt overeen met dien, voorkomende in de andere pensioenwetten.

Sub 4°. Volgens de tegenwoordige pensioenwetten kunnen officieren op pensioen gesteld worden na het bereiken van 50-jarigen ouderdom ook al hebben zij het voor langdurigen dienst vastgestelde aantal dienstjaren niet bereikt. Onderofficieren kunnen bij ontslag wegens dien leeftijd pensioen bekomen indien zij ten minste 20 dienstjaren hebben.

Het wordt wenschelijk geacht om het bereiken van den 50-jarigen leeftijd als een reden voor het geven van ontslag aan officieren en minderen te behouden, met dien verstande, dat ten aanzien van het recht op pensioen voor alle militairen gelijke eisch worde gesteld, namelijk evenals voor het geval sub 3°. van dit art., ten minste 10 jaren werkelijken dienst.

Sub 5°. Ingeval aan militairen ontslag moet worden gegeven om een der oorzaken, in deze paragraaph vermeld, komt het billijk voor, hun ook een voortdurend pensioen te verleenen wanneer zij een diensttijd van ten minste 15 werkelijke jaren achter den rug hebben.

Lettende op den aard der oorzaken van ontslag is het wenschelijk geoordeeld om den voor het recht op pensioen vereischten diensttijd op een hooger aantal jaren te stellen, dan voor de gevallen sub 3°. en 4°. is aangenomen.

Art. 3. Het aantal dienstjaren dat recht geeft op pensioen wegens langdurigen dienst is voor officieren, behalve die van den geneeskundigen dienst, gehouden op 40, voor laatstbedoelde officieren en voor onderofficieren en minderen op 30.

Een zekere leeftijd wordt daarbij niet vereischt, doch het recht op pensioen te dezer zake wordt geacht niet te bestaan ingeval ontslag uit den dienst is verleend op *eigen verzoek* vóór het bereiken van een bepaalden leeftijd.

Voor officieren is de regeling, behoudens veranderden vorm, dezelfde gebleven.

Voor onderofficieren en minderen is echter de bestaande eisch van langdurigen dienst steeds gepaard met een bepaalden leeftijd vervallen en verder de zaak geregeld op dezelfde wijze als voor officieren.

De leeftijd, waarop de belanghebbenden bij ontslag op eigen verzoek, recht op pensioen kunnen doen gelden, is voor officieren gehouden op 50 jaren; voor onderofficieren met den rang van sergeant en hoogeren rang is hij behouden op 45 jaren; voor korporaals is hij teruggebracht van 45 op 40 jaren en voor minderen behouden op 40 jaren.

De aard van de diensten der korporaals en hunne levenswijze aan boord schijnen te vorderen, dat zij ten deze gelijk zullen staan met de minderen.

Art. 4. Volgens de bestaande wetten wordt wegens in doch niet door den dienst bekomen gebreken, wanneer de voor voortdurend pensioen vereischte diensttijd niet is bereikt, alleen aan *officieren* een tijdelijk pensioen toegekend. Minderen komen in dat geval in het geheel niet voor pensionneering in aanmerking.

Ook in dit opzicht wordt eene meer gelijke behandeling wenschelijk geoordeeld, met dien verstande dat in het aangeduide geval ook aan minderen een tijdelijk pensioen zal worden verleend wanneer zij ten minste 5 jaren werkelijken dienst hebben.

Voor officieren wordt omtrent den diensttijd geen eisch gesteld.

Hier blijft dus eenig verschil, maar daarbij is in aanmerking genomen: 1°. dat de meeste officieren vóór het tijdstip waarop zij als zoodanig hun dienst aanvangen, een tijd van opleiding achter den rug hebben; 2°. dat hun hoogere positie in deze eenig voorrecht wettigt; en 3°. dat aan minderen, die wegens ongeschiktheid door lichaamsgebreken den dienst zonder aanspraak op eenig pensioen verlaten, gratificatiën kunnen worden toegekend.

Ten aanzien van de gevallen van ontslag uit den dienst, vermeld sub *b* van dit art., wordt het billijk geacht tijdelijk pensioen toe te kennen naar denzelfden regel als voor die, onder *a* bedoeld.

Het tijdelijk pensioen zal door niemand langer worden genoten dan over een tijdvak van 5 jaren.

Is het aanvankelijk voor korteren termijn verleend, dan kan van opnieuw toekennen alleen sprake zijn wanneer de betrokkene geheel of ten deele buiten staat wordt geacht om in zijn levensonderhoud te voorzien.

Art. 5. Vergelijk artikelen 23 en 48 der bestaande pensioenwet voor de zeemacht. Het wordt wenschelijk geacht om het in deze bedoeld militair geneeskundig onderzoek te doen geschieden naar bepaalde regelen, bij algemeenen maatregel van bestuur vast te stellen.

Bij dien maatregel zal ook de samenstelling der commissie voor dat onderzoek geregeld behooren te worden.

Het ligt echter geenszins in de bedoeling om aan die commissie eene beslissing toe te kennen omtrent de vraag of de gebreken moeten beschouwd worden al of niet door den dienst te zijn ontstaan. De beslissing ten deze blijft aan de Kroon.

Art. 6. De gevallen waarin recht op pensioen verloren wordt, zijn hier bijeengebracht.

Sub *a*, vergelijk art. 27 pensioenwet zeemacht, art. 26 pensioenwet landmacht en art. 8 burgerlijke pensioenwet.

Sub *b*, *d e* en *f* nieuwe bepalingen, die ter wille van volledigheid wenschelijk bleken en geen bijzondere toelichting schijnen te vereischen.

De woorden „of zou geweest zijn", voorkomende sub *e*, zien op het geval, dat nà ontslag van een militair wegens een feit, vóór dat ontslag begaan, te zijnen aanzien nog eene veroordeeling plaats heeft, welke uit den aard der zaak zijne verwijdering uit den dienst ten gevolge zou hebben gehad.

Sub *c* vergelijk art. 28 pensioenwet zeemacht en art. 8 gewijzigde burgerlijke pensioenwet.

Art. 7. Vergelijk art. 2 der bestaande pensioenwet zeemacht.

Overgang in een anderen Rijksdienst sluit elke reclame om pensioen op grond van de wet voor de zeemacht uit.

Art. 8. Vergelijk artt. 12 en 35 der bestaande pensioenwet.

Omdat de pensionneering steeds met ontslag uit den dienst gepaard gaat, kan in het algemeen de aanvang van het pensioen gesteld worden op het tijdstip van ontslag.

Art. 9. Vergelijk art. 36 der tegenwoordige bevorderingswet zeemacht en artt. 21 en 30 der pensioenwet zeemacht.

Art. 10. Vergelijk artt. 1 en 26, laatste lid, der bestaande pensioenwet.

Art. 11. De redactie houdt verband met art. 9 der gewijzigde Burgerlijke pensioenwet.

Art. 12, sub *a*. Vergelijk art. 4 der bestaande pensioenwet zeemacht.

Sub *b*. Vergelijk art. 7 der bestaande pensioenwet zeemacht.

Sub *c*. Aangezien de vergunning tot het zich in vreemden krijgsdienst begeven beschouwd moet worden als in 's Lands belang te worden verleend, komt het billijk voor om den tijd, in bedoelden dienst doorgebracht, den officier als voor pensioen geldigen diensttijd aan te rekenen.

Art. 13. Alle bepalingen betrekking hebbende op de *berekening* van den diensttijd zijn in dit artikel samengevat.

Zooals aan het slot van art. 2 staat vermeld, worden de bepalingen sub 1°. en 3°. ook in acht genomen voor de vaststelling van het aantal jaren *werkelijken dienst*.

Sub 1°. *a*. Vergelijk art. 9 der bestaande pensioenwet;

b. eene nieuwe bepaling, die wenschelijk en niet onbillijk voorkomt;

c. vergelijk art. 32, sub 1°. der pensioenwet zeemacht;

d. eene nieuwe bepaling, die hoewel zij bij de zeemacht wel weinig zal zijn toe te passen, in dit ontwerp is opgenomen om voor mogelijke gevallen overeenstemming te houden met het ontwerp voor de landmacht. Vergelijk art. 9, voorlaatste lid, der Burgerlijke pensioenwet;

e. vergelijk art. 32, sub 2°. der bestaande pensioenwet;

f. volgens deze bepaling zal niet alleen de tijd van gevangenisstraf of detentie, maar ook die van voorloopig arrest niet als diensttijd worden meegerekend, eene bepaling, die voorkomt in artikel 16 der wet van 14 November 1879 (*Staatsblad* n°. 193) maar meer eigenaardig in de pensioenwet thuis behoort;

g. vergelijk art. 33 der bestaande pensioenwet.

Sub 2°. Vergelijk artt. 5 en 29, 1e lid, der bestaande pensioenwet.

Het wordt billijk geoordeeld, dat het verblijf in actieven dienst tusschen de keerkringen *buiten* 's Rijks overzeesche bezittingen steeds voor pensioen als diensttijd *dubbel* zal worden geteld.

Sub 3°. Dubbel-tellen van diensttijd is derhalve steeds uitgesloten voor elk tijdsverloop, doorgebracht op non-activiteit en in krijgsgevangenschap.

Sub 4. Vergelijk art. 29, laatste lid, der bestaande pensioenwet.

Omdat de officieren van den geneeskundigen dienst alsmede alle onderofficieren en minderen het volle pensioen bekomen na 30 dienstjaren en in verband daarmede voor hen een pensioen naar gelang van dienstjaren geregeld wordt naar $^1/_{30}$ van het volle bedrag, moeten deze 30 dienstjaren geacht worden gelijk te staan met 40 dienstjaren in burgerlijken dienst, vermits de burgerlijke ambtenaar, evenals de mindere geëmployeerde, op daggeld werkzaam bij de inrichtingen van 's Rijks zee- en landmacht, eerst na 40 dienstjaren het recht op vol pensioen verkrijgt.

Met het oog hierop is het ten deze bestaande beginsel behouden niet alleen voor minderen, maar ook voor bovengemelde officieren.

Voor vaststelling van het aantal jaren *werkelijken* dienst (bedoeld o.a. in artikel 2, sub 3°., 4°. en 5°.) zullen evenwel alle diensten voor zoover zij aanspraak geven op pensioen, *ten volle* worden medegerekend.

Sub 5°. De bepaling van art. 10 der tegenwoordige pensioenwet is weggelaten omdat zij bezwaren oplevert bijv. bij het samentellen van diensten van verschillende soort, bij opnieuw in dienst treden enz. Daarenboven wordt zij door geenerlei reden van billijkheid vereischt.

Ten einde evenwel de berekening der pensioenen te vereenvoudigen is de bestaande bepaling door eene nieuwe vervangen.

Bij dit artikel zij nog aangeteekend, dat de bepaling van art. 31 der bestaande pensioenwet voor de zeemacht, volgens welke voor militairen beneden den rang van officier, diensten door zoogenaamde *interruptie* kunnen vervallen, in dit ontwerp niet meer voorkomt. Door het verdwijnen van deze zeer gewraakte bepaling zal niet alleen een einde komen aan herhaalde moeilijkheden ten gevolge van de redactie, maar vooral aan de grove onbillijkheid, dat alleen voor mindere militairen (en voor geen andere landsdienaren) de geldigheid van diensten voor toekenning van pensioen afhankelijk is gesteld van zekere continuïteit, een beginsel dat in den tegenwoordigen tijd wel geen verdedigers meer vinden zal.

Art. 14. Dit artikel behelst eene gewijzigde bepaling van artikel 6 der bestaande pensioenwet.

Volgens laatstbedoeld artikel zal de Kroon bepalen, of *het jaar*, waarin een zeegevecht heeft plaats gehad, in zijn geheel al dan niet zal worden dubbel geteld.

Gedeelten van een jaar zijn hierbij uitgesloten.

Omdat eensdeels deze bepaling te vrijgevig zou kunnen werken en anderdeels juist de daarin opgesloten groote vrijgevigheid reden zou kunnen worden om van het toestaan van dubbeltellen af te zien, wordt het wenschelijk geacht om ook het *tijdvak*, waarover het dubbel-tellen zal mogen geschieden, eveneens door de Kroon naar omstandigheden te doen vaststellen.

Door het tweede lid van dit artikel wordt voorkomen, dat bijv. personeel, hetwelk in den loop van het in deze bedoeld tijdvak in de overzeesche bezittingen mocht zijn aangekomen, aanspraak zou maken op drievoudig-tellen van diensttijd.

Art. 15. In het volle pensioensbedrag voor de opeenvolgende rangen is in hoofdzaak geene verandering gebracht.

Er is echter ten deze een niet onbelangrijk verschil tusschen dit ontwerp en de bestaande wet.

De subalterne officieren bij de onderscheidene korpsen zijn namelijk niet meer verdeeld in categorieën naar gelang van hunne plaats in de ranglijst, zoodat voor elken rang slechts één pensioensbedrag is vastgesteld en wel volkomen hetzelfde als dat voor den overeenkomstigen rang bij de Landmacht.

Als beginsel is aangenomen dat de subalterne officieren alsmede de onderofficieren met inbegrip van de korporaals verhooging zullen ontvangen naar gelang van het aantal jaren, dat zij in hun rang hebben gediend, op de wijze als omschreven in art. 24 van dit ontwerp, een artikel, dat geheel overeenstemt met de artikelen 19 en 42 van de bestaande pensioenwet der Landmacht en dat ook in het nieuwe ontwerp voor de Landmacht gelijkluidend is opgenomen.

Door het vervallen der bovenbedoelde categorieën kon de staat eenvoudiger worden samengesteld. Voor het personeel van 's Rijks stoomvaartdienst beneden den rang van officier moesten evenwel de pensioensbedragen op den staat afzonder-

lijk worden vermeld omdat deze bedragen niet gelijk zijn aan die voor de overeenkomstige rangen bij de andere korpsen der Zeemacht.

Onder de rangen voor het personeel van gemelden tak van dienst is ook opgenomen die van stoker-majoor, in verband met de voorgenomen reorganisatie van dat personeel, van welke sprake is in de Memorie van Toelichting op de Marine-begrooting voor 1899.

Art. 16. Vergelijk artikelen 11 en 34 der bestaande wet. Laat men het voorkomende onder *c*, *d* en *e* even buiten beschouwing, dan blijkt dat dit artikel in hoofdzaak de strekking heeft om te bepalen, dat behalve in het geval van in en door den dienst bekomen verwonding, verminking of gebreken, de militair alleen pensioen naar zijn rang kan bekomen wanneer hij dien rang *twee* volle jaren heeft bekleed.

Bij minder diensttijd wordt het pensioen geregeld naar den onmiddellijk voorafgaanden lageren rang, behalve in de gevallen sub *c*, *d* en *e* vermeld, waarin zulks onbillijk of onmogelijk zou zijn.

Het geval sub *c* ziet bijv. op een officier-machinist, die nog geen 2 jaren geleden als zoodanig werd benoemd en wiens pensioen niettemin niet mag berekend worden naar den voorafgeganen rang van hoofdmachinist.

Voor het geval sub *d* schijnt toelichting overbodig.

Onder *e* is voorziening getroffen tegen het thans mogelijke geval dat een militair, die nog geen twee jaar geleden is gedegradeerd, pensioen reclameert naar den maatstaf van den voorafgaanden hoogeren rang.

Art. 17 ec 18. Vergelijk artikelen 14, 37, 39 en 40 der bestaande pensioenwet.

Voor langdurigen dienst wordt steeds het volle pensioensbedrag toegekend.

Voor gebreken, *door* den dienst ontstaan, wordt wel aan alle militairen *bij voortduring* pensioen toegekend, doch niet steeds tot het volle bedrag.

Er zijn gevallen, waarbij het volle bedrag te veel voorkomt; in het algemeen: wanneer de betrokkene door de bekomen gebreken wèl voor de verdere waarneming van den militairen dienst ongeschikt geacht moet worden, doch overigens niet buiten staat is om in zijn levensonderhoud te voorzien. In zulke gevallen zal het pensioen geregeld worden naar het aantal dienstjaren, doch tot een minimum-bedrag van $^3/_4$ van het volle pensioen.

Het hier aangenomen beginsel wordt ook aangetroffen in de pensioenwet voor de mindere geëmployeerden op daggeld werkzaam bij de inrichtingen van 's Rijks zee- en landmacht (artikelen 6 en 7 der wet van 18 Juli 1890, *Staatsblad* n°. 109) en in die voor het personeel van het loodswezen (artikelen 7 en 8 der wet van 18 Juni 1892, *Staatsblad* n°. 144).

Bij *tijdelijk* buiten staat zijn tot levensonderhoud wordt een tijdruimte van vijf jaren gesteld om te kunnen beslissen of ten slotte vol, dan wel gedeeltelijk pensioen zal worden verleend.

Artikelen 19 en 20. Vergelijk artikelen 15, 41 en 42 der bestaande wet. Behalve ter zake van langdurigen dienst en van gebreken, door den dienst bekomen, wordt het pensioen steeds berekend naar het aantal dienstjaren en wel naar den maatstaf van 1/40 of 1/30 van het volle pensioen voor elk dienstjaar.

De officieren van den geneeskundigen dienst zullen ook pensioen erlangen naar 1/30 voor elk dienstjaar, omdat voor hen onder langdurigen dienst „30 dienstjaren" wordt verstaan. Tot dusver ontvingen zij pensioen naar den maatstaf van 1/40. Op deze onbillijkheid werd ook gewezen door den Militairen Pensioenraad.

Onderofficieren en minderen, die door lichaamsgebreken, niet door den dienst ontstaan, *geheel* buiten staat zijn tot levensonderhoud en recht op pensioen hebben, ontvangen thans allen 3/4 vol pensioen.

Voor militairen als hier bedoeld, die tusschen 20 en $22^1/_2$ jaar diensttijd hebben, zal de nieuwe wet geen verbetering zijn, want dezen zullen in het vervolg ontvangen: 20/30, 21/30 enz. dus iets minder. Hierin ligt echter niets onbillijks, en anderen, die meer dan $22^1/_2$ jaar dienst hebben, zullen naar billijkheid van de nieuwe wet profiteeren.

Het stellen van het fixum 3/4 was een irrationeele maatregel, die voor den een voordeelig, voor den ander nadeelig is. Het komt derhalve wenschelijk voor, dat in deze de onbillijkheid ophoude.

De bepaling van het laatste lid heeft de strekking om het pensioensbedrag, zonder de verhoogingen om bijzondere redenen, niet beneden de *helft* van het volle bedrag te verleenen.

Art. 21. Deze bepaling komt overeen met die van art. 13, 2de lid, der bestaande pensioenwet.

De redactie is eenigszins gewijzigd en door de toevoeging aan het slot is duidelijk gemaakt, dat officieren, die vroeger hoofd van een departement van algemeen bestuur zijn geweest, *meer* dan f 4000 pensioen kunnen verkrijgen als de verhooging voortspruit uit het bepaalde bij de artikelen 22, 23 en 26 van dit ontwerp.

Art. 22. Dit artikel bevat de bepalingen van de artikelen 16, 17 en 43, 1ste lid, der bestaande pensioenwet.

Evenwel is onder de oorzaken welke op de in deze bedoelde verhooging recht geven, opgenomen: *onherstelbare krankzinnigheid*, zooals ook voorkomt in art. 30 van de wet op de reserve voor de landmacht.

Het wordt billijk geacht om het in die wet aangenomen beginsel thans ook voor de militaire pensioenwetten aan te nemen.

In het artikel is sprake van het *geheel en onherstelbaar* gemis van het gebruik van ledematen. De hier gecursiveerde woorden zijn ingevoegd met de bedoeling om te doen uitkomen dat de verhooging niet kan worden toegekend indien de betrokkene geacht wordt *tijdelijk* bedoeld gebruik te missen.

Art. 23. In dit artikel is opgenomen de bepaling van art. 18 en 43, laatste lid, der bestaande pensioenwet, doch met gewijzigde redactie.

Art. 24. Zie de toelichting op art. 15 van dit ontwerp.

Zooals reeds gezegd werd, is bij dit artikel het thans voor de landmacht bestaande systeem voor verhooging van pensioen naar het aantal jaren dienst in den rang overgenomen.

Art. 25. Bij de zeemacht blijven vele militairen gedurende hun geheelen diensttijd in den laagsten rang, namelijk dien van matroos of marinier, om ten slotte wegens langdurigen dienst te worden gepensionneerd.

Op hen is het vorig artikel ten aanzien van verhooging van pensioen naar jaren dienst in den rang uit den aard der zaak niet toepasselijk te maken.

Het komt echter billijk voor om voor deze militairen de bepaling van art. 38 der bestaande pensioenwet te behouden, evenwel met eene verbeterde redactie, waarbij tevens duidelijk uitkomt, dat het de bedoeling is om de verhooging ook toe te kennen als het pensioen verleend wordt om andere redenen dan „langdurigen dienst".

Art. 26. Vergelijk artikelen 19 en 44*bis* der bestaande pensioenwet.

De verhooging van pensioen in dit artikel bedoeld, is voor *hoofdmachinisten* (rang van fortificatie-opzichter) gesteld op f 25 voor elk jaar. Deze maatregel in het belang van personeel van 's Rijks stoomvaartdienst, wordt alleszins billijk geacht.

Art. 27. Dit artikel heeft dezelfde strekking als art. 20 der bestaande pensioenwet ten aanzien van den eervol uit het korps afgevoerden en in sedentaire betrekking geplaatsten officier.

De gewijzigde redactie houdt verband met het bepaalde bij art. 23 van het ontwerp Bevorderingswet voor de zeemacht.

Art. 28. Ten einde het bedrag van het *tijdelijk* pensioen niet te onbeduidend te doen worden, is voor de berekening een minimum-diensttijd van 10 jaren aangenomen; het kan derhalve voor officieren niet minder zijn dan $^1/_4$, voor onderofficieren en minderen niet minder dan $^1/_3$ van het volle pensioensbedrag.

Het tijdelijk pensioen zal evenwel verhoogd worden wegens het bepaalde aantal jaren dienst in den rang (art. 24) en wegens verblijf in de overzeesche bezittingen en tusschen de keerkringen (art. 26).

Art. 29. Dit artikel bevat eene bepaling als voorkomt in de artikelen 22 en 44 der bestaande pensioenwet.

De in deze artikelen gestelde termijn van „een jaar" is gewijzigd in dien van „vijf jaren na het verlaten van den dienst", omdat, ook naar het oordeel van den Militairen Pensioenraad, de bestaande termijn te kort is om onbillijkheden te voorkomen.

Art. 30. Vergelijk art. 47 der bestaande pensioenwet.

Het is wenschelijk voorgekomen: 1°. om den militair, die niet op eigen verzoek uit den dienst werd ontslagen zonder toekenning van pensioen of erkenning van het recht daarop, de gelegenheid te geven om nader zijn recht te doen gelden, en 2°. om, evenals bij art. 28 der wet voor de marine-reserve, eene bepaling te maken dat, ingeval iemand, om welke reden dan ook, aanspraak kan maken op hooger pensioen dan hem werd verleend, hij dat hooger pensioen alsnog zal bekomen, mits hij het binnen een zekeren termijn aanvrage.

Die termijn is gesteld op *vijf jaren* na het verlaten van den dienst, om dezelfde reden als in de toelichting op het vorig artikel is aangegeven.

Art. 31. Deze overgangsbepaling heeft ten doel om verkregen rechten ten volle te eerbiedigen.

TWEEDE AEDEELING.

Art. 32. Vergelijk art. 25 pensioenwet zeemacht en art. 24 pensioenwet landmacht.

Het bestaande beginsel voor het verleenen van onderstand aan officieren is behouden. Er is evenwel thans geregeld wanneer *voortdurende* en wanneer *tijdelijke* onderstand zal worden toegekend.

Voor het genot van *tijdelijken* onderstand is de termijn van een jaar voldoende voorgekomen.

DERDE AFDEELING.

Art. 33 houdt verband met artikel 1.

De overige artikelen dezer afdeeling komen nagenoeg geheel overeen met die van de IVde afdeeling der wet voor de marine-reserve (*Staatsblad* 1895, n°. 104), bij de samenstelling van welke laatste wet de overeenkomstige bepalingen van andere pensioenwetten werden in acht genomen.

De meeste van deze artikelen behoeven derhalve geen toelichting.

Het is niet noodig geoordeeld om te blijven spreken van „*onderstanden*", welke aan kinderen zullen verleend worden. De onderscheiding is van geen nut en daarom is aangenomen, dat aan kinderen „*pensioen*" kan worden toegekend.

Art. 34. Het is niet raadzaam voorgekomen, in dit artikel het woord „*ziekte*" op te nemen om dezelfde reden als vermeld in de toelichting op art. 2.

In het artikel komt echter thans duidelijk uit, dat de weduwe van een militair ook recht heeft op pensioen, wanneer haar echtgenoot overleden is aan de onmiddellijke gevolgen van in en door gevorderde of bevolen dienstverrichtingen bekomen *ziels-* of *lichaamsgebreken*, behoudens de daarbij gestelde voorwaarde.

Ten einde in alle gevallen aan het in dit artikel bedoelde geneeskundig getuigschrift onvoorwaardelijk vertrouwen te kunnen schenken, is hier de nieuwe, nog in geen der andere pensioenwetten voorkomende bepaling opgenomen, dat de inhoud van dat getuigschrift door den geneeskundige onder eede voor den kantonrechter zijner woonplaats moet zijn bevestigd.

Art. 35. In het bedrag der weduwenpensioenen is geen wijziging gebracht.

Art. 41. In dit artikel is de bepaling opgenomen, dat eene weduwe, wier nader huwelijk, op haar verzoek, door echtscheiding is ontbonden, weder in het genot van vroeger genoten pensioen wordt hersteld.

VIERDE AFDEELING.

De inhoud van deze afdeeling komt vrij wel overeen met dien van de Vde afdeeling der meergemelde wet voor de marine-reserve, doch voor de *volgorde* der artikelen is meer bepaaldelijk gelet op de Burgerlijke pensioenwet.

Art. 44. Vergelijk art.	57 Pensioenwet zeemacht.
„	40 Reservewet.
„	19 Burgerlijke pensioenwet.
Art. 45. Vergelijk art.	58 Pensioenwet zeemacht.
„	41 Reservewet.
„	20, 1ste en 2de lid, Burg. pensioenwet.
Art. 46. Vergelijk art.	59 en 60 Pensioenwet zeemacht.
„	42 Reservewet.
Art. 47. Vergelijk art.	61 Pensioenwet zeemacht.
„	43 Reservewet.
„	20, laatste lid, Burgerl. pensioenwet.
Art. 48. Vergelijk art.	72 Pensioenwet zeemacht.
„	50 Reservewet.
„	21 Burgerlijke pensioenwet.
Art. 49. Vergelijk art.	71 Pensioenwet zeemacht.
„	49 Reservewet.
„	22 Burgerlijke pensioenwet.
Art. 50. Vergelijk art.	70 Pensioenwet zeemacht.
„	48 Reservewet.
„	23 Burgerlijke pensioenwet.
Art. 51. Vergelijk art.	66 Pensioenwet zeemacht.

Art. 52. Vergelijk art. 63 Pensioenwet zeemacht.
„ 44 Reservewet.
„ 24, laatste lid, Burgerl. pensioenwet.

Art. 53. Vergelijk art. 67 en 69 Pensioenwet zeemacht.
„ 45 Reservewet.
„ 31 en 33 Burgerlijke pensioenwet.

Art. 54. Vergelijk art. 68 Pensioenwet zeemacht.
„ 47 Reservewet.
„ 30 Burgerlijke pensioenwet.

Art. 55. Vergelijk art. 73 Pensioenwet zeemacht.
„ 32 Burgerlijke pensioenwet.

De bepaling van artikel 62 der bestaande pensioenwet is vervallen. Dergelijke bepaling komt niet voor in andere pensioenwetten en schijnt ook hier van geen nut.

VIJFDE AFDEELING.

Art. 56. Als overgangsbepaling is hier artikel 20 der bestaande pensioenwet voor de zeemacht, met gewijzigde redactie, overgenomen ten behoeve van de officieren, die vóór het in werking treden van deze wet en van de nieuwe bevorderingswet uit het korps zeeofficieren werden afgevoerd en in sedentaire betrekking geplaatst.

HET TE WATER LATEN VAN Hr. Ms. PANTSERSCHIP „KONINGIN-REGENTES",

OP 'S RIJKS MARINEWERF TE AMSTERDAM, OP DEN 24sten APRIL 1900,

IN TEGENWOORDIGHEID VAN H. M. DE KONINGIN,
EN VAN H. M. DE KONINGIN-MOEDER.

Moge het van stapel loopen van een groot oorlogsschip voor de Marine zeer zeker eene belangrijke gebeurtenis wezen, hoeveel gewichtiger wordt zij nog niet, wanneer zij geschiedt in tegenwoordigheid van H. M. de Koningin en van H. M. de Koningin-Moeder.

Aan het nieuwe pantserschip, dat den naam „Koningin-Regentes" zal dragen, zou die eer te beurt vallen en wel tijdens het gewone jaarlijksche bezoek der Koninginnen aan de hoofdstad.

Eene beschrijving te geven van het schip leek mij hier overbodig toe; deze komt toch voor in de eerste aflevering van

den vorigen jaargang van dit tijdschrift. In herinnering wordt gebracht dat de kiel den 3den December 1898 gelegd werd.

Een paar aanteekeningen, voornamelijk betrekking hebbende op genomen maatregelen en voorzorgsmaatregelen bij het van stapel loopen, kunnen wellicht belangrijk genoeg zijn, om hier neer te schrijven.

Zooals gewoonlijk staat het schip op een cradle, welke rust op twee slagbedden. De druk van het ondervlak der cradle op de slagbedden bedraagt bijna 2 KG. per cM^2. Na het te water loopen wordt het schip gestopt in een rijsbed, waarachter een balklaag. Er wordt geen gebruik gemaakt van trossen, kettingen en ankers.

Uit eene berekening, in verband met de lengte der slagbedden en de ligging van het zwaartepunt van den romp, is gebleken, dat het plaatsen van ballast, om het dompen te voorkomen, niet noodig was. Het schip liep dus zonder ballast af.

Uit hoofde van den hoogen ouderdom der voorheen gebruikt wordende slagbedden en cradle, moesten deze geheel vernieuwd worden.

Op het midden van het voorschip is een kleine houten koker aangebracht, waar bovenin, een scherp geslepen beitel hangt, ter zwaarte van ± 10 KG. Zoowel aan stuurboords- als aan bakboordszijde van het voorschip zijn twee, eveneens vertikale, doch pl.m. 14 M. hooge houten kokers opgesteld. In elken koker hangt bovenin, een gewicht van circa 300 KG. aan een touw, dat de gewichten der beide kokers met elkaâr verbindt, welk touw bovendien door eerstgenoemden, middelsten koker gaat. Boven dit touw nu hangt de straksgenoemde zware beitel aan een dun koord, hetwelk over eenige schijfjes vaart naar de plaats, waar het doorgehakt moet worden.

Geschiedt dit, dan valt de scherpe beitel door den middelsten koker op het touw, dat in tweeën wordt gesneden; de beide zware gewichten vallen van eene hoogte van 14 M. op de beide klinken, die de laatste beletselen vormen voor het schuiven van de cradle over de slagbedden.

Weigert het schip op het eerste oogenblik te loopen, dan worden hydraulische dommekrachten aangezet.

Aan stuur- en aan bakboord kan op die wijze 30 ton druk worden uitgeoefend, terwijl bovendien een zware stut, onder den voorsteven geplaatst, hydraulisch opgevijzeld kan worden; een druk aanbrengende van 40 ton.

Eene vergelijking makende tusschen de gewichten bij het te water laten, van eenige onzer nieuwe schepen, komt men tot het onderstaand overzicht:

„Koningin Wilhelmina" .	1660 ton.
„Kortenaer"	1375 „
„Holland"	1767 „
„Koningin-Regentes" . .	1700 „

terwijl bij het vergelijken der laatste twee getallen in aanmer-

king dient genomen te worden, dat Hr. Ms. „Holland" bij het te water loopen verder afgetimmerd was dan laatstgenoemd schip.

Het heerlijkste voorjaarsweder, dat men zich denken kan, gaf ruimschoots zijne medewerking aan deze plechtigheid; heldere zonneschijn verlichtte het terrein; een frisch koeltje deed het dundoek van het op stapel staande schip, van de omliggende schepen en van de tribunes vroolijk wapperen.

Veel, zeer veel voorbereiding was er noodig geweest, om zorg te dragen, dat alles met de grootst mogelijke orde zou kunnen geschieden en dat toch aan een groot aantal belangstellenden de gelegenheid zou kunnen worden aangeboden, om van het schouwspel te genieten.

In de onmiddellijke nabijheid van het schip was voor de beide Koninginnen een zeer schoon paviljoen gebouwd.

Hoog stak het boven de omgeving uit; aan alle zijden open zijnde, gaf het aan een ieder gelegenheid de vorstinnen te aanschouwen.

Door eene overdekte gaanderij, gebouwd in den stijl van het paviljoen, had dit door een daarvoor expresselijk gemaakten toegang, verbinding met de Groote Kattenburgerstraat.

Keurig was het paviljoen gedrapeerd; een schat van bloemstukken en planten verhoogde het effekt.

Rechts van dit paviljoen was eene groote tribune gebouwd voor ruim 1500 personen; hier waren o. a. plaatsen voor de leden der beide Kamers der Staten-Generaal; de leden van den Gemeenteraad van Amsterdam; directeuren van Rijks- en Gemeente-instellingen te Amsterdam; officieren van Zee- en Landmacht, enz. enz.; allen met hunne dames.

Eene afgesloten ruimte vóór de tribune gaf bovendien nog plaats aan pl.m. 800 personen, die zich met eene staanplaats wilden tevreden stellen.

Aan de andere zijde van het schip was nog eene tribune opgeslagen, speciaal bestemd voor de ambtenaren bij 's Rijks werf en daarachter lagen Hr. Ms. „Utrecht" en „Cerberus", voor welke beide schepen ook wederom afzonderlijke toegangsbewijzen waren verstrekt.

Aan de overzijde van het dok eindelijk nog eene flinke tribune voor onderofficieren en mindere geëmployeerden van de Marine en daaromheen langs den waterkant, eene enorme ruimte voor het publiek.

Onnoodig zeker wel om te zeggen, dat op de verschillende tribunes en op de schepen geen plaatsje onbezet was; aan toegangskaarten waren dan ook alleen al ruim 5000 stuks afgegeven, terwijl bovendien het getal toeschouwers langs den waterkant niet te schatten was; het geleek ééne groote zwarte massa.

Maar zeker ook niet noodig is het, om hier neer te schrijven, hoe, toen de klok „twee" geslagen had en iedereen wist, dat de Koninginnen het paleis verlaten hadden, die duizenden harten sneller begonnen te kloppen en naar het oogenblik verlangden, dat de geliefde Vorstinnen in hun midden zouden zijn.

Het was nog even vóór half drie, toen een gejuich, eerst heel in de verte, maar snel naderbij komende, zich deed hooren en ons allen deed begrijpen, dat de Koninginnen in het zicht waren.

Eene compagnie Mariniers, onder bevel van den kapitein J. C. J. B. A. DE JOSSELIN DE JONG, was als eerewacht opgesteld aan weerszijden van de overdekte gaanderij, welke naar het paviljoen voerde. Het was eene eerewacht, uitsluitend bestaande uit mannen, wier borst met een of meerdere eereteekenen of medailles versierd was.

Bij den ingang van 'sRijks werf waren aanwezig Z.Exc. de Minister van Marine Jhr. RÖELL en de Vice-admiraal C. TEN BOSCH, Directeur en Commandant der Marine te Amsterdam, ten einde de Koninginnen te ontvangen.

Daar klonk duidelijk de parademarsch van de tamboers en pijpers der eerewacht; langzaam schreden de Koninginnen tusschen de gelederen; schoon klonk het „Wilhelmus van Nassauen" der Marine-muziek; maar bijkans werd dit alles overstemd door het aanhoudend en zoo hartelijk gejubel, waarmede allen de vorstinnen begroetten; welk gejuich in waarheid overweldigend mocht heeten, toen H.H. M.M. in het paviljoen voor een ieder zichtbaar werden.

De Koningin was gekleed in een licht-blauw toilet; de Koningin-Moeder droeg een lila-kleurig kleed. Beide vorstinnen hadden in de hand een schoonen bouquet, bij den ingang van het paviljoen aangeboden door een tweetal dochtertjes van hoofdofficieren der marine te Amsterdam.

Zoodra de Koninginnen in het paviljoen aangekomen waren, begon onmiddellijk het wegnemen der stutten, welke tot nu toe het schip schraagden. Een half uur te voren waren reeds de stapelblokken onder de kiel weggenomen. Onderwijl onderhielden beide Koninginnen zich met de verschillende hooge autoriteiten, mede in het paviljoen aanwezig. Behalve Hr. Ms. gevolg konden wij opmerken de Ministers van Financiën, Oorlog, Koloniën en Buitenlandsche Zaken, de heeren PIERSON, ELAND, CREMER en DE BEAUFORT; den Vice-President van den Raad van State Jhr. SCHORER, de Voorzitters van de beide Kamers der Staten-Generaal Mr. VAN NAAMEN VAN EEMNES en Mr. GLEICHMAN, den Commissaris der Koningin in Noord-Holland Mr. VAN TIENHOVEN, den Voorzitter van den Hoogen Raad Mr. CONINCK LIEFTING en den President der Algem. Rekenkamer Baron SIX VAN OTERLEEK; den Burgemeester van Amsterdam Mr. VENING MEINESZ; den Chef van den Generalen Staf Luitenant-Generaal KOOL; den Vice-Admiraal ENGELBRECHT; den Schout bij Nacht ZEGERS VEECKENS, nieuw benoemd Directeur en Commandant der Marine te Amsterdam, enz. enz.

Vóór de zitplaatsen der Koninginnen op het balkon van het paviljoen was onder een glazen stolp een model van de „Koningin-Regentes" opgesteld. Op de balustrade vóór den zetel van H. M. de Koningin-Moeder lag het eikenhouten blok, waarover het koord gespannen was, dat straks met een zilveren bijl doorgekapt zijnde, oorzaak zijn zou van het te water loopen van het schip.

De zilveren bijl is waarlijk een kunstwerk uit de fabriek der firma Boonebakker en Zoon te Amsterdam. In het zilveren lemmet met prachtig gepolijste stalen snede, zijn à jour de attributen van de Marine geciseleerd; terwijl daarboven, en relief, zich de wapens van het Koninkrijk der Nederlanden en van Waldeck-Pyrmont, omgeven door den Koninklijken hermelijnen mantel, vertoonen. Het geheel is weer gedekt door eene groote, fraai bewerkte, gouden kroon. Aan de andere zijde is het naamcijfer der Koningin-Moeder in émail uitgesneden. De steel is van ebbenhout, rijk met zilver gemonteerd. De geheele bijl is 3 dM. lang.

De kist, waarin deze bijzonder schoone bijl wordt opgeborgen, is van eikenhout, eveneens rijk met zilver gemonteerd. In het deksel ligt een zilveren plaat, waarin de attributen der Marine, gedekt door de Koninklijke Kroon en eene nauwkeurige reproductie van het pantserschip zijn gegraveerd.

Met zeer veel belangstelling werd een en ander door de Koninginnen bezichtigd.

Daar werd de witte vlag geheschen, als bewijs, dat alles gereed was en het schip slechts op het wegvallen der laatste twee klinken wachtte, om zijn toekomstig element te gaan opzoeken.

De Minister van Marine trad alsnu naar voren en sprak H. M. de Koningin aldus toe:

„Mevrouw!

De hooge eer van Uwer Majesteits tegenwoordigheid bij het te water laten van het eerste nieuwe pantserschip voor buitenlandschen dienst, wordt door de geheele Marine en door het personeel van deze werf op hoogen prijs gesteld en ik veroorloof mij Uwe Majesteit daarvoor, uit aller naam, mijn eerbiedigen en diepgevoelden dank aan te bieden.

De aanwezigheid van Uwe Majesteit bij deze gelegenheid te dezer plaatse, geeft ons een vernieuwd bewijs van Uwer Majesteits groote belangstelling in de Zeemacht en zal zeker allen, die tot den aanbouw hebben meegewerkt, hetzij met hun hoofd om de plannen te maken, of om toezicht te houden bij den bouw, hetzij met hunne handen het schip hebben gebouwd, aansporen tot voortdurenden ijver en trouwe plichtsbetrachting.

Indien U het mij vergunt, zal ik aan Uwe Koninklijke Moeder het verzoek richten om de tewaterlating te bewerkstelligen."

Daarna zich tot H. M. de Koningin-Moeder wendende,spra k de Minister:

„Mevrouw!

Toen het schip, dat binnen weinige oogenblikken voor de eerste maal in het element zal komen, waarin het bestemd is zijn leven door te brengen, gedoopt moest worden, viel de keuze van H. M. de Koningin op den naam van „Koningin-Regentes." De keuze van Hare Majesteit werd met groote vreugde en instemming door de Marine begroet, want daardoor zoude ook bij de Zeemacht de herinnering levendig blijven aan den schoonen werkkring, door Uwe Majesteit met zooveel toewijding en met zooveel succes vervuld en aan de onschatbare diensten, aan ons vaderland bewezen.

Maar nu Uwe Majesteit heeft willen instemmen met ons aller wensch, om de plechtige tewaterlating eigenhandig te doen plaats hebben, en zoodoende den band, die Uwe Majesteit aan het schip hecht, nog te versterken, wordt de kroon gezet op de vele bewijzen van belangstelling, die Uwe Majesteit in de jaren van Haar Regentschap voor de Marine heeft gegeven.

Uwe Majesteit kan overtuigd zijn, dat het feit van de tewaterlating van de „Koningin-Regentes" door Uwe Majesteit zelve, ten allen tijde als een glorie om den naam van het schip zal zweven, en voor het personeel, dat er op zal dienen, een spoorslag zal zijn, om met al zijn vermogen, zoowel in tijd van vrede, als, wat God verhoede, in tijd van oorlog, voor de rechten van H. M. de Koningin, voor de eer van de vlag en voor de belangen van ons dierbaar Vaderland pal te staan.

Het zou Uwe Majesteit nu kunnen behagen om binnen eenige oogenblikken, met deze bijl, die de kleuren van Uwe Majesteit draagt, den laatsten band, die het schip op den vasten wal vasthoudt, door te hakken".

Na deze woorden van Z.Ex. den Minister van Marine, nam Hare Majesteit de Koningin-Moeder de zilveren bijl in handen, trad naar voren, zich wendende in de richting van het schip, waarop wij duidelijk deze woorden vernamen:

„Ik geef dit schip over in Gods hand; moge het veilig op de wateren zijn, voorspoedig en gelukkig bij de vervulling van zijn taak en steeds de Nederlandsche Zeemacht tot eer wezen".

Toen viel de bijl op het koord; twee doffe slagen werden gehoord; het waren de zware gewichten die op de laatste klinken vielen, en onmiddellijk kwam er beweging in het schip. Statig en schoon liep het gevaarte te water onder het spelen

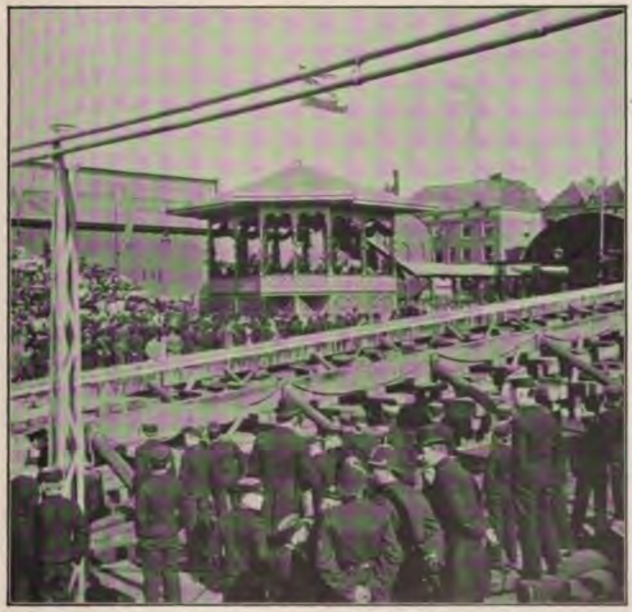
De zilveren bijl door H. M. de Koningin-Moeder gebruikt.

Het schip vrij van de slagbedden.

De slagbedden na het afloopen.

Het koninklijk paviljoen met gedeelte groote tribune.

De slagbedden na het afloopen.



Het koninklijk paviljoen met gedeelte groote tribune.

van het „Wilhelmus van Nassauen" door de kapel van Hr. Ms. „Wassenaer", welke zich daartoe aan boord van de „Koningin Regentes" opgesteld had, en het oorverdoovend gejuich der toeschouwers van dit wonderschoone oogenblik en zeker niet het minst van hen, die na het afloopen van het schip de Koninginnen voor het eerst te zien kregen.

Nog geruimen tijd bleven de Koninginnen in het paviljoen en lieten zich verschillende autoriteiten voorstellen.

Toen ook werden de Hoofdingenieur der Marine P. J. Turk en de Kapitein der Mariniers J. C. J. B. A. de Josselin de Jong, door Hare Majesteit de Koningin ontboden en mochten beide heeren uit Haren mond hunne benoeming, respectievelijk tot officier en ridder in de orde van Oranje-Nassau vernemen.

De plechtigheid was afgeloopen, de Koninginnen verlieten het paviljoen, uitgeleide gedaan door ZExc. den Minister van Marine en den Vice-Admiraal, Directeur en Commandant der Marine te Amsterdam.

Weer sloegen de tamboers en bliezen de pijpers van de eerewacht Mariniers den parademarsch; weer deed zich het „Wilhelmus van Nassauen" hooren; opnieuw klonk het gejubel van de menigte boven dit alles uit en een schoone en vriendelijke dag was wederom toegevoegd aan de geschiedenis van de Koninklijke Nederlandsche Marine.

UIT DE PERS.

„Het Nieuws van den Dag" van Donderdag 1 Maart 1900 (Eerste blad).

Het schip Engelberts. — I. — In twee vlugschriften, „De reorganisatie onzer Zeemacht 1897" en „Nog eens de reorganisatie onzer Zeemacht 1900", alsmede in verschillende courantenartikelen, heeft de luitenant der artillerie W. M. Engelberts zijn denkbeelden omtrent de Nederlandsche Marine uiteengezet.

Zijn artikel in „Het Vaderland" van 25 Maart 1898 eindigt met deze woorden: „Tot heden hebben slechts de persoon van den schrijver en de wijze, waarop hij geschreven heeft, de aandacht getrokken van zijn bestrijders. Het belang der zaak doet hem de hoop uitspreken, dat ook eens bestreden zal worden wat hij geschreven heeft", en in „De Amsterdammer, Weekblad voor Nederland" van 14 Januari j.l., waarin het tweede genoemde vlugschrift wordt aangekondigd, wordt diezelfde wensch geuit.

Zeker, de zaak, door den heer E. behandeld, is belangrijk. Ieder zal erkennen, ook hij, die met den heer E. en met ons

wenscht, dat de verdediging des vaderlands, zoo te land als ter zee, zoo goed mogelijk verzekerd zij, dat het noodzakelijk is, het beste voor den minsten prijs te verkrijgen.

Hij, die dus vermeent het middel aan de hand te kunnen doen, om een krachtige vloot te scheppen, die betrekkelijk weinig kost, kan verzekerd zijn, dat alle belastingbetalenden zullen wenschen, dat middel te zien toegepast, en het wekte dan ook zeker bij niemand bevreemding, in „Het Vaderland" van 1 April 1898 te lezen: „Wij zijn niet het eenige, zelfs niet het eerste onder onze groote bladen, die de studie van den heer E. met sympathie bespraken".

Wat nu stelt de heer E. voor? Een vloot van 38 schepen (door hem *Escadrille* genoemd), bestaande uit 4 divisiën, waarvan drie met geschut en één met torpedo's bewapend; elke artillerie-divisie samengesteld uit 1 commandoschip en 8 schepen, voerende elk 4 snelvuurmonden, waarvan 2 schepen middelbaar lang geschut van 12 c.M. (kanonnen), 2 schepen middelbaar kort geschut (houwitsers) en 4 schepen kanonnen van 7.5 c.M. (licht geschut). De torpedo-divisie telt, nevens het commandoschip, 6 torpedobooten, elk van 3 lanceerbuizen voorzien, en 3 artillerie-schepen, bewapend met licht geschut.

Met inbegrip der bewapening van het commandoschip van den *Escadrille*-commandant (dat, evenals de commandoschepen der divisie-commandanten, licht geschut voert) wordt alzoo gerekend op ruim 100 vuurmonden, waarvan een 24-tal kanonnen van 12 c.M. en een 24-tal houwitsers van 12 c.M. en de rest kanonnen van 7.5 c.M., benevens 18 lanceerbuizen voor torpedo's.

De geheele vloot, bestemd om vóór de kust, dus in open zee, op te treden, wordt op niet meer dan 31 à 32 millioen gulden berekend en zal een bemanning hebben van 3000 tot 3200 koppen.

Voorwaar een bij den eersten aanblik aanlokkelijk denkbeeld! Vele, goed (?) bewapende, snelvarende schepen, die elk op zich zelf slechts pl. m. f 800,000 kosten, zoodat het geldelijk verlies van één, en zelfs van enkele bodems, betrekkelijk gering is, terwijl er dan nog een groot getal overblijft, maar .... is het ook uitvoerbaar?

Voordat de heer E., hetgeen hij zich van het schip der toekomst voorstelde, in een ontwerp had belichaamd en nog slechts in groote trekken over de door hem gewenschte kleine schepen had geschreven, beweerde de luitenant ter zee 1e kl. G. F. TYDEMAN reeds (in het „Marineblad" 1897—98, 6e afl., bl. 521), „dat het vertrouwen van den heer E, dat zijn scheepjes, zóó klein als die zouden blijken uit te vallen, een grootere zeewaardigheid dan die van een schip type „Kortenaer" zullen hebben, een volslagen ongerijmdheid is", en hij richtte tot den Heer E. de vraag: „of Z.W.Ed. werkelijk denkt, dat bij een matige zee of deining, waarbij een schip als de „Kortenaer" nog goed gerichte schoten met bestreken banen kan afgeven, zijn scheepjes, bij het slingeren en stampen dat zij zullen doen, nog noemens-

waard kans hebben op treffers, en dit zelfs met houwitsers?", en de luitenant ter zee 1e kl. W. J. COHEN STUART schreef (in het „Marineblad" 1898—'99, 1e afl. bl. 214): „De Heer E. ontwikkelt denkbeelden, die, werden zij gevolgd, zouden voeren tot de constructie van oorlogsschepen, zoo als die tot heden nergens ter wereld bestaan."

Wij hebben het ontwerp van het schip afgewacht, dat de Heer E. nu geeft in zijn *Nog eens de reconstructie onzer Zeemacht*, en ontleenen daaraan:

Waterverplaatsing 630 M^3. (dat is ± 646 ton in zeewater).
Lengte over alles 66.60 M.
Lengte tusschen de loodlijnen 65 M.
Breedte op het groot spant 7 M.
Diepgang 2.60 M.
Holte 5 M.
Zielas der kanonnen boven water ± 4 M.
Stoomvermogen 2000 I.P.K.
Vaart 18 mijl.

Zooals te verwachten was, een klein, fijn gevormd scheepje, met slechts pl.m. 75 ton meer waterverplaatsing dan de kleinste onzer voor Oost-Indië gebouwde schroefstoomschepen 4e kl. „Ceram", „Flores", „Lombok" en „Sumbawa", maar pl.m. 17 M. langer, 1 M. smaller, 0.50 M. minder dieptredend en met een 1.20 M. hooger gelegen dek en evenveel hoogere geschutsopstelling, terwijl dat geschut (althans van de met 12 c.M. kanonnen en houwitsers bewapende schepen) veel zwaarder weegt.

De genoemde schroefstoomschepen zijn dus kloeke schepen, vergeleken bij de lange, smalle en betrekkelijk hooge scheepjes van den heer E., en toch zijn die schroefstoomschepen, ofschoon zij voldoende stabiliteit hebben, evenals alle kleine schepen, bewegelijk, dat voor de diensten, welke zij in Indië te verrichten hebben [1]), niet hinderlijk is, maar een groot bezwaar oplevert voor werkelijke oorlogsschepen, voor wie rustigheid, dat is een zoo min mogelijk bewegend opstellingsvlak voor het geschut, een klemmende eisch is.

Ranke scheepjes, zooals die door den heer E. werden ontworpen [2]), kunnen aan dien eisch onmogelijk voldoen, veel minder nog dan de „Ceram", enz.

---

1) Wel is waar hebben zij een klein tuig, bestemd om daaraan op de Oceaanreis eenige zeilen te voeren, maar als dit niet geschiedt, heeft het lichte mastgestel geen beduidenden invloed op het slingeren.

2) Die rankheid is niet zoo zeer te wijten aan den vorm van het schip. De verhouding tusschen breedte en diepgang en de vorm der spanten, in verband met het hooge boord (veel *freeboard*) doet voldoende oppervlakstabiliteit verwachten, maar dat hooge boord gaat gepaard met een hoog gelegen dek, dus hooge plaatsing van de betrekkelijk zware batterij (waar geschut van 12 c.M. gevoerd wordt) en van al de andere aanzienlijke gewichten, als spil, ankers, enz., welke zich op- of ter hoogte van dat dek bevinden, en dit alles moet een zóó hoog gelegen zwaartepunt veroorzaken dat elk schip, al moge er geen gevaar bestaan voor omslaan, rank, dat is zeer bewegelijk, maakt, en een zóó klein schip vooral.

De heer E. beweert echter, „dat schepen, zooals hij voorstelt, bestaan en zeewaardig zijn", ten bewijze waarvoor hij aanhaalt twee torpedoboot-kruisers, in 1898 voor Zweden gebouwd. Maar die schepen hebben (volgens zijn eigen opgave) 670 ton waterverplaatsing, een lengte van 68 M., een breedte van 8.2 M. en een diepgang van 2.7 M. (dat is bij 24 ton of pl.m. 4 pCt. meer waterverplaatsing, 1.4 M. of 2 pCt. meer lengte, 0.10 M. of pl.m. 4 pCt. meer diepgang, 1.2 M. of 17 pCt. meer breedte, terwijl hun wapening bestaat uit 2 kanonnen van 12 c.M. en 4 lichte stukken en zij alzoo lichter bewapend zijn. Zij moeten dus noodwendig veel meer stabiliteit hebben [1]). Vaartuigen iets grooter, doch van ongeveer denzelfden vorm en dergelijke bewapening als de door den heer E. bedoelde, vindt men bijv. in de Engelsche Marine reeds van 1886 af, namelijk de torpedo-gunboats, type „Sheldrake". Intusschen, die alle hebben een ànder en veel minder vèr strekkend doel dan zijn vechtschepen.

De doeltreffendheid en zeewaardigheid van torpedoboot-kruisers bewijst alzoo niets voor het ontwerp van den heer E. Maar Z.W.Ed. tracht uit de geschiedenis des vaderlands aan te toonen, dat kleine vaartuigen wel degelijk met goed gevolg groote schepen kunnen bestrijden, door te herinneren aan het optreden der Geuzenschepen tegen Spaansche galjoenen in den tachtigjarigen oorlog. Zoo ver behoeft men niet eens terug te gaan. Wij zijn altoos in het bezit geweest — ook in onzen tijd — van kleine oorlogsschepen. In 1855 bestonden er nog 56 houten kanonneerbooten, en toen daarvan begonnen af te vallen, werden, tusschen 1857 en 1859, 13 houten verdedigingsvaartuigen gebouwd, de zoogenaamde „Pro Patria's", en later, tusschen 1871 en 1879, 30 ijzeren stoomkanonneerbooten. Door den Minister Jhr. H. M. van der Wijck werden weder 14 stoomkanonneerbooten noodig geacht, en die zijn door den tegenwoordigen Minister Jhr. J. A. Röell, naast het door Zijne Excellentie verlangde gepantserde materiaal, gehandhaafd.

Men neme intusschen wèl in aanmerking, dat al deze kleine oorlogsschepen uitsluitend bestemd waren of zijn voor binnenlandschen dienst, dus voor de Zuiderzee, de Zeeuwsche stroomen en de beneden-rivieren, maar niet om buitengaats te strijden, zooals de heer E. wil.

Maar wil de heer E. dat buitengaats optreden van zijn schepen wel, in den zin zooals wij boven veronderstelden, namelijk: gezamenlijk, om aan vijandelijke schepen slag te leveren, en welke veronderstelling gegrond was op de samenstelling van zijn *Escadrille* uit verschillende divisiën, elk onder een divisie-commandant?

---

1) Voornamelijk wegens hun zoo belangrijk meerdere breedte, terwijl de overige hoofdafmetingen van het schip slechts weinig grooter zijn en het verschil in gewicht van bewapening niet zeer veel is. Toename van breedte toch oefent een overwegenden invloed uit op het aangroeien van de stabiliteit.

Heeft de heer E. daarentegen alleen het oog op een guerilla-oorlog? Vele zijner aanhalingen uit binnen- en buitenlandsche schrijvers schijnen dit weder aan te duiden.

Zoo citeert hij uit:

Eene voordracht over onze defensie van den Generaal Den Beer Poortugael: „De pantsermanie schijnt haar toppunt nabij. Hoe kleiner schepen, hoe grooter arbeidsveld, hoe meer nut" (Verslagen van de Vereeniging ter beoefening van Krijgswetenschappen 1891–1893).

Het werk van den Franschen admiraal, oud-Minister van Marine, Aube: „De la guerre navale, opinion d'un marin, 1885:" „De gepantserde Marine heeft zijn tijd gehad. De Marine der toekomst behoeft het grootst mogelijk aantal torpedobooten en kanonneerbooten (*canonnières de défense*) alle met de grootst mogelijke snelheid, alle teruggebracht tot de geringst mogelijke afmetingen. Het aantal, de snelheid, de onzichtbaarheid, zijn de factoren voor de superioriteit van deze oorlogswerktuigen".

„Nouvelle Revue" du 1er Août 1887 de woorden van den oud-Minister der Fransche Marine Lockroy: „Sedert een jaar ongeveer neemt men met het gunstigst gevolg aan boord van de „Dragonne" (*canonnière*) proeven aangaande een nieuwe opstelling of liever aanwending van de artillerie. Deze soort vaartuigen (die, volgens het „Carnet de l'officier de Marine", een waterverplaatsing hebben van 321 ton en de volgende hoofdafmetingen: lengte 59.20 M., breedte 6.73 M., diepgang 2.5 M. en holte 4.10 M.), een weinig vergroot, b. v. tot 450 ton, kunnen goede zeeschepen zijn, wier vaart, ook bij hooge zee, niet veel vermindert en die, krachtig bewapend, vooral des nachts tegen groote schepen kunnen optreden en zoo het gezochte type worden van *destructeurs de destroyers.*

Commandant Z., de bekende schrijver over Marine in de „Nouvelle Revue", die de bovenstaande uitspraak van den oud-Minister Lockroy in herinnering brengt, gaat nog verder en „wenscht, instede van grootere, kleinere vaartuigen dan de „Dragonne"."

II.

Zoo eischen dan de woordvoerders van de „Jeune Ecole" in de Fransche Marine en andere autoriteiten met hen, voor den guerilla-oorlog: vaartuigen, die, gelijk de heer E. in „De Telegraaf" van 5 November 1898, van zijn eigen scheepjes belooft: „door hun geringe afmetingen den vijand een zeer moeilijk te treffen doel bieden en onder andere daardoor pantsering overbodig maken en zich door hun geringen diepgang en groote snelheid buitengewoon eigenen voor dien guerilla-oorlog op onze kusten, zoodat zij overal verrassend en snel het gevecht kunnen aanbinden en afbreken."

Maar, met 's heeren E. ontwerp voor oogen, vragen wij: bieden zijn scheepjes, lang 63 M., met een dek, dat 2.5 M. boven water ligt, zoodat de buitenhuid boven de lastlijn aan elke zijde

een oppervlak heeft van ongeveer 160 M², wel „een zeer moeilijk te treffen doel" aan; zijn zij (bij manier van spreken) onzichtbaar te noemen? Ter vergelijking diene: dat bij de laatst ontworpen stoomkanonneerboot, die 37.5 M. lang is, terwijl het dek 1 M. boven water ligt en zich 2 M. daarboven een gedeeltelijk dek van 14 M. lengte bevindt, het huidoppervlak 54 M² bedraagt.

Wij vermeenen, dat uit het boven aangevoerde blijkt, dat schepen naar het ontwerp des heeren E. geen voldoende zeewaardigheid voor oorlogsschepen bezitten, om in open zee tegen werkelijke oorlogsschepen te strijden;

zelfs minder stabiliteit hebben dan de bij verschillende zeemogendheden bestaande torpedo-gunboats, en ook niet beantwoorden aan het ideaal schip voor den guerilla-oorlog van de „Jeune Ecole" in de Fransche Marine, dat wellicht verwezenlijkt zal worden in de thans voor die Marine in aanbouw zijne snelle (26 mijls) contre-torpilleurs, type „Epée", die slechts 315 ton waterverplaatsing hebben en in grootte ongeveer overeenkomen met de nog snellere (30 mijls) Engelsche destroyers, type „Avon". Hiervan toch hebben 's heeren E. schepen niets.

En bij al deze bedenkingen komt nog ons bezwaar tegen een der hoofdbeginselen van zijn ontwerp, namelijk: „dat niet eenige pantsering wordt aangebracht. Noch dek, noch gordelpantser, noch schild voor het geschut. De commandant staat niet in een commando-toren, maar open en bloot op de brug; hij kan van daar af koers en vaartsnelheid van het schip regelen".

Geen gordelpantser, maar zelfs geen onder water reikend pantserdek, niets dus tot bescherming van stoomwerktuigen met ketels en van kruitkamer en granaatbergplaats, niets ter beveiliging van het geschut en van de bedieningsmanschappen, niets waarin de bevelhebber van het schip, al is het maar één oogenblik, kan terugtrekken. Dit is wel het anti-pantsersysteem, dat hier en daar gehuldigd wordt (*zie boven*) tot het uiterste doorgevoerd!

Men zal hiertegen wellicht willen opmerken, dat dan toch al onze kleine, hierboven genoemde oorlogsvaartuigen, zelfs de laatstgebouwde stoomkanonneerbooten, zonder bescherming waren. Maar die alle zijn uit een tijd, toen zij nog geen gevaar hadden blootgesteld te worden aan het lichte snelvuurgeschut, waarmede zich tegenwoordig een groot schip tegen kleine aanvallers kan verdedigen, reden waarom in het meermalen genoemde aanhangige project ongepantserde stoomkanonneerboot, zoowel een beschermend dek, als beschermde geschutopstelling en commandotoren is opgenomen.

Moge dan ook al de bewering worden toegegeven, „dat de pantsermanie haar toppunt nabij schijnt", omdat zulk zwaar gordelpantser als voor eenige jaren nu niet meer algemeen wordt toegepast, men houde daarbij toch in het oog: het zooveel wederstand biedend materiaal van de nieuwste pantserplaten, b.v. die van nikkelstaal; maar hoe dit zij, nog steeds bouwt men overal pantserschepen en gepantserde kruisers, en wat dekpantser betreft:

met den bouw van door zulk pantser beschermde kruisers gaat men overal voort, terwijl het bestaande aantal onbeschermde kruisers nergens wordt vermeerderd.

Een en ander blijkt uit de jongst bekend geworden opgave van den toestand der groote oorlogsvloten bij het einde van 1899 (zie o.a. in de „Nieuwe Rott. Courant" van den 6en dezer) waaraan wij, tot staving van hetgeen wij zeiden omtrent beschermde en onbeschermde kruisers, het volgende ontleenen:

	BESCH. KRUISERS.		ONBESCH. KRUISERS.	
	Bestaande.	In aanb.	Bestaande.	In aanb.
Engeland . . .	107	9	15	0
Frankrijk . . .	36	4	14	0
Rusland	3	8	3	0
Duitschland . .	13	4	21	0
Italië	15	3	1	0
Noord-Amerika .	14	7	6	0
Japan	14	2	9	0

Men ziet het: nergens bouwt men meer onbeschermde kruisers; men schijnt zich overal bewust, dat, bij de uitwerking, die het moderne geschut heeft, een enkel raakschot in stoomketels of munitiebergplaatsen het schip reddeloos verloren kan doen gaan.

En wat betreft schilden ter beveiliging van geschut en van bedieningsmanschappen en commandotoren, ook die behoudt men overal elders, al kan niet ontkend worden, dat bij het treffen daarvan ongelukken kunnen voorkomen.

Zeiden wij reeds, voordat wij de pantserquaestie nog aangeroerd hadden, dat, naar onze meening, zulke kleine maar vooral smalle schepen als de heer E. zich voorstelt, geen zeewaardige oorlogsschepen konden zijn, het ontbreken van eenige bescherming ontneemt in ons oog aan die scheepjes alle waarde, want, kwetsbaar als zij zijn, is te verwachten, dat geschut en bedieningsmanschappen te spoedig ontredderd zullen worden, om een gevecht zoo lang te kunnen volhouden als noodig zou zijn, om den vijand eenig beteekenend nadeel toe te brengen, en ten slotte: wat moet er worden van de 80 koppen, zonder eenige bedekking blootgesteld aan overstelpend vuur uit klein snelvuurgeschut, en wat moet er worden van de overgeblevenen bij het verloren gaan van het schip, daar zij geen sloep hebben om het lijf te bergen? Geen sloepen behoort ook al tot de beginselen van den heer E.!

Naar onze overtuiging hebben wij behoefte aan volkomen zeewaardige, zoo krachtig mogelijk — ook met klein snelvuurgeschut — bewapende en zooveel mogelijk beschermde oorlogsschepen, natuurlijk niet grooter en niet kostbaarder dan strikt noodig is om die eischen te vervullen en ook om ze voldoende snelheid te kunnen geven.

Aan meer bevoegden dan schrijver dezes zich acht op zeemans- en krijgskunstig gebied, blijve de beoordeeling welke die bewapening wezen moet, en ook: welke bescherming en welke

snelheid als minimum voor onze schepen moet aangehouden worden. Een en ander geldt ook wat de torpedobooten betreft en waarvan de keuze dier booten afhankelijk is.

Naar die eischen, als zij door den Minister van Marine zijn vastgesteld, heeft de ingenieur het schip te ontwerpen, en schrijver dezes komt dan ook op tegen de beschuldiging van den heer E., voorkomende in diens artikel in „Het Vaderland" van 25 Maart 1898: De ingenieur heeft tot heden beginselloos allerhande soorten vuurmonden op één schip geplaatst, tot willekeurige aanvallen." Neen, tot heden heeft het, naar ons oordeel, juiste beginsel gegolden: om aan onze oorlogsschepen, nevens zwaar geschut, ook zooveel mogelijk kleine snelvuurkanonnen te verstrekken, gelijk overal elders geschiedt, en zoolang wij geen andere dan gepantserde — althans beschermde — en zóó bewapende schepen als tegenstanders kunnen verwachten, moeten wij den thans door ons Marinebestuur ingeslagen weg blijven bewandelen.

A. J. H. Beeloo,
Oud-Hoofdingenieur Adviseur voor scheepsbouw van de Marin .

's-Gravenhage, Febr. 1900.

„Het Nieuws van den Dag" van 15 Maart 1900.

Zijn wij gereed? — II*a*. [1]) — Wie eens eene buitenlandsche opinie wil hooren over het Engelsche karakter, zooals het zich tegenwoordig openbaart, neme het boekje ter hand „La guerre avec l'Angleterre", door een Fransch zeeofficier in het jaar 1899 geschreven, en leze hoe die schrijver zijne overburen met scherpe roeden geeselt.

Wij laten een paar aanhalingen hieronder volgen:

„Engeland kent in de politiek geene eer, nog minder de edelmoedigheid. Het maakt misbruik van macht, wanneer het die bezit. Het groet de macht zeer nederig, wanneer het die niet bezit en haar in een ander aantreft".

„Elk voordeel van eene andere natie is een onrecht, dat men Engeland aandoet. Wat aan niemand toebehoort, is van Engeland. En wat aan een ander toebehoort, is voor meer dan de helft ook van Engeland".

„Wie tegenover de Angelsaksers, die niets kennen dan hun eigenbelang, voor de eer sterft, is altijd bekocht".

Het is opmerkelijk, dat dit geschreven werd vóór den tegenwoordigen oorlog in Zuid-Afrika, slechts onder den onmiddellijken indruk van Engeland's handelingen tegenover Frankrijk in zake haar invloed in Midden-Afrika (Fashoda). De algemeene opinie is er thans niet beter op geworden.

---

1) Zie »Marineblad", Jaargang 1899—1900, 8ste afl.

Zoolang er aanleiding bestaat om zulke waarschuwingen te laten hooren, is het geraden nog niets te verwachten van vredesconferentie en arbitrage, en in de eerste plaats te vragen wat elke Staat moet doen om zichzelf en zijne bezittingen te bewaren. De Fransche schrijver behandelt die vraag voor zijn vaderland, in de veronderstelling van een onvermijdelijken of opgedrongen oorlog. Ons land verkeert in andere omstandigheden dan Frankrijk, en daarom is hetgeen hij wenscht of aanraadt slechts in geringe mate voor ons bruikbaar; maar niettemin geeft zijn geschrift ons stof tot nadenken, en zeker mogen wij het ter harte nemen, waar hij zegt:

„de grootste dwaasheid ter wereld is: zwak te zijn";

„een volk, dat afstand doet van zijn rang, om *rust* te hebben, deed nog beter zich geheel te vernietigen, want alleen de *dood* geeft volkomen rust. Wil men bestaan, dan moet men weten te lijden, te worstelen en zich in te spannen."

Eene vergelijkende studie van het werkje met onze toestanden is ook daarom van belang, dat de schrijver Frankrijk niet plaatst op het standpunt van gelijkheid met Engeland in maritieme kracht, maar erkent, dat de Fransche zeemacht in materieele sterkte niet tegen de Engelsche is opgewassen. Wat hij dus van hare handelingen in oorlogstijd zegt, kan in meerdere of mindere mate toepasselijk zijn op elken kleinen Staat tegenover een sterkeren. Deze handelingen zijn:

het benadeelen van 's vijands handel door kruisers;

het vermijden van een zeeslag en het binnen de zeegaten houden van de gepantserde eskaders, totdat zich eene gunstige gelegenheid voordoet om een deel der vijandelijke macht met overmacht te verslaan;

kustverdediging door vaste sterkten en torpedobooten.

Dat iemand, speciaal over een oorlog met Engeland schrijvende, het kruiser- of kaperbedrijf op den voorgrond stelt, ligt voor de hand, want het is eene algemeene bekende en door de Engelschen zelven erkende zaak, dat het bestaan van dit Rijk geheel van zijn scheepvaart afhankelijk is. Zonder handel zou het in korten tijd verarmen, zonder toevoer van buiten weldra uitgehongerd zijn. Maar ook meer in het algemeen is er veel te zeggen voor het uitzenden van kapers, zelfs in gering aantal, om den vijandelijken handel te belemmeren, de assurantiepremiën te verhoogen en het volk pressie op de regeering te doen uitoefenen tot het spoedig beëindigen van den oorlog.

Bij ons geldt, naar wij meenen, nog altijd het beginsel om geen kaapvaart, ook met oorlogsschepen te oefenen. Onze kruisers zouden daartoe ook weinig geschikt zijn, al is haast ondenkbaar, dat bij de keuze van *die* schepen niet de bijgedachte heeft bestaan ze eventueel als kapers te gebruiken. Ze zijn ongeschikt, omdat zij niet hard genoeg loopen om zich aan vervolging door vijandelijke krachtiger schepen te onttrekken. Onze Fransche schrijver wenscht voor dezen dienst schepen van 4000 ton waterverplaatsing, dus van evenveel inhoud als de onze,

maar 35 meters langer, dus scherper, en 23 mijl loopende. Deze vaart overtreft die van bijna alle gepantserde en ongepantserde kruisers, die Engeland ongetwijfeld tot bescherming van zijn handelsvloot (en van de neutralen, die het zouden willen bedienen) zou uitzenden. Maar daarenboven zouden de sterkere Engelsche kruisers op hunne beurt bedreigd worden door dergelijke Fransche schepen, aan het bezit waarvan voor een kleinen Staat, die nog voor veel meer te zorgen heeft, niet te denken valt. Kaapvaart moge *bij uitzondering* in een door Nederland tot zijne verdediging gevoerden oorlog kunnen te pas komen, maar een hoofdbeginsel kan men er niet van maken. Uit deze beschouwing blijkt intusschen alweer, hoe weinig nut wij van onze zes, voor ons te groote en kostbare kruisers kunnen verwachten, hoe weinig wij daarmede g e r e e d zijn.

Wanneer het voor de Fransche pantservloot geraden is, zich tegenover de Engelsche binnengaats te houden, hoeveel te meer geldt dit dan niet voor onze schepen tegenover die van verscheidene andere Mogendheden? Een oppervlakkig lezer is geneigd te vragen: Waartoe dienen die schepen dan?

Wat Frankrijk betreft, is het onze taak niet, die vraag te beantwoorden; trouwens, er zijn genoeg gevallen denkbaar, waarin Frankrijk zijne vloot *niet* binnengaats zou behoeven te houden. Wat Nederland betreft, moeten wij opmerken, dat er een groot onderscheid bestaat tusschen de groote pantserschepen, die machtige Staten zich kunnen veroorloven te bezitten, en de kleine, waarmede wij ons moeten tevreden stellen.

Het is niet voor de eerste maal, wanneer wij zeggen, dat onze pantserschepen slechts k u s t v e r d e d i g e r s zijn. Een zeer geacht zee-officier, de kapitein ter zee, later vice-admiraal J. W. BINKES, schreef in 1883 in *Eene studie over de verdediging van Nederland te water en de inrichting der Vloot*, hoe een eskader van onze pantserschepen in zee zou kunnen optreden, wanneer onze kust met eene landing bedreigd werd, en dit denkbeeld vindt nog voorstanders, maar dit is in geen geval de voornaamste bestemming van deze schepen. Zij moeten, om in zee te kunnen ageeren, en ook om naar Indië te kunnen gaan, zeewaardig zijn, maar hun eigenlijke taak is de verdediging van zeegaten. De meest diepgaande zullen gebruikt worden voor de diepste gaten en reeden, en voor de ondiepere hebben wij ook pantserschepen noodig, die echter, wegens hun geringen diepgang, misschien minder zeewaardig kunnen zijn. In Indië is de taak in hoofdzaak dezelfde. De werkkring kan iets meer uitgebreid zijn voor het geval, dat de dáár aanvallende schepen minder krachtig zijn dan die, welke op de Nederlandsche kust kunnen verwacht worden, maar het is geenszins ondenkbaar, dat ook in Indië de aanvaller sterk genoeg is om onze Java-divisie te nopen zich in Soerabaja tot eene betere gelegenheid te bergen, zooals de Fransche schepen tegenover de Engelsche zouden moeten doen, en zooals bedoeld werd door den luitenant

kolonel I. J. H. GIJSBERTI HODENPIJL, thans generaal, in zijn nog altijd lezenswaard werk: *De werkkring der Nederlandsche Marine* (1886). Eenmaal binnen zijnde, zullen zij, evenals in Nederland, de zeegaten moeten verdedigen, in vereeniging met de zoowel hier als elders onmisbare vaste versterkingen. Het is eene dwaling te zeggen, dat deze schepen in den slechten zin *à double usage, à deux mains* zijn, en dat zij voor Indië anders moeten zijn dan voor Nederland. Met onze tegenwoordige pantserschepen, mits in voldoend aantal en steeds met den tijd meegaande verbeterd, kunnen wij g e r e e d komen. Ook de nog aan te schaffen pantserschepen van geringen diepgang kunnen goed zijn. Heeft men terecht het type, op de begrooting voor 1900 aangevraagd, afgekeurd wegens te grooten diepgang en te geringe snelheid, wij kunnen wijzen op het onlangs door de *Forges et chantiers de la Méditerranée* gebouwde schip „Maréchal Deodoro", dat, met eene bewapening van twee kanonnen van 23 cM. in met 220 mM. gepantserde torens en verscheidene lichtere stukken en met een van voor tot achter doorloopend gordelpantser van 150—350 mM., slechts 32 dM. diepgang heeft en op zijn 24-uurs-proeftocht gemiddeld 14 mijl liep. Zulk eene snelheid is noodig, omdat onze schepen, bij het verdedigen der vaarwaters, in het geval kunnen komen, den vijand *achter* zich te hebben, totdat hij binnen het bereik van vaste versterkingen is gekomen en het gewenscht, ja, noodzakelijk is dat zij dan niet achterhaald worden.

Voor eene niet te kostbare maritieme kustverdediging zijn vaste batterijen of forten, zoowel als torpedobooten, onmisbaar. Men kan geen plan maken van de sterkte der zeemacht, voor de verdediging van eene maritieme stelling benoodigd, wanneer men niet weet, welke forten en versperringen er tevens zullen zijn. In het nummer van 20 October 1800-zes-en-negentig stelden wij, naar aanleiding van het door den toenmaligen Minister van Marine als benoodigd genoemde aantal vaartuigen van zekere soorten, de vraag, of dat aantal was aangenomen in verband met de *bestaande*, dan wel *gewenschte* en *veronderstelde* forten, batterijen en versperringen? Deze vraag is, voor zoo ver ons bekend, steeds onbeantwoord gebleven. De Regeering heeft sedert tal van jaren nagelaten onze vaste verdedigingsmiddelen aan de zeezijde te volmaken. Laat ons hopen, dat het overleg, hetwelk dienaangaande thans plaats heeft of gehad heeft tusschen de departementen van Marine en Oorlog, in verband met de te verwachten aanvrage van schepen, tevens zal leiden tot die voltooiing. Deze zaken zijn niet geschikt voor openbare bespreking. Toch is het te vreezen, dat, als naar gewoonte, de leden der Tweede Kamer met meer en minder deskundigheid de bijzonderheden der defensie zullen bediscuësieeren, zonder daarover tot een besluit te komen, aldus onvolledig tot hunne taak makende die van den ontbrekenden r a a d-v a n-d e f e n s i e, die alle plannen kant en klaar zou afleveren, zoodat geen dis-

cussie meer noodig zou zijn. Wij zijn niet gereed, zoolang er nog versperringen en batterijen of forten ontbreken, zoowel in Nederland als in Indië.

IIb. Torpedobooten zijn eene belangrijke aanvulling van de batterijen en defensie-schepen, vooral als de zeegaten geblokkeerd worden. Men mag echter vrageu of *bij ons* de blokkade wel het ergste is. Wanneer de zeehavens van eene Mogendheid als Frankrijk door eene sterkere macht geblokkeerd worden, ziet het zijn vloot werkeloos gemaakt, maar het onttrekt wederkeerig een groot gedeelte der vijandelijke vloot aan andere oorlogshandelingen en kan de blokkeerende vloot groot materieel en moreel nadeel toebrengen door voortdurende aanvallen en verontrusting met torpedobooten. Bij ons, waar het niet van belang is eene vloot het uitloopen te verhinderen, heeft eene blokkade eene andere beteekenis. Zij kan dienen om het binnenloopen van eventueele bondgenooten te beletten of om den handel te belemmeren; maar dit kan ook geschieden in de Hoofden of in de Noordzee, op grooteren afstand van de kust dan bij eene blokkade. Het is dus niet altijd zeker, dat er voor onze torpedobooten veel werk zal zijn. Den vijand beletten in onze zeegaten en havens te komen en op de kust te landen is van meer belang. Ook hierbij vinden de torpedobooten eene rol; de kleinste niet het minst, en zeer hard loopen is daarbij niet altijd noodig. Wij mogen tevreden zijn, dat wij een goed aantal goede torpedobooten bezitten. Moeten er bijgebouwd worden, dan is te zorgen, dat die, welke bestemd zouden zijn om in enkele gevallen *in zee* te ageeren, *zeer snel* loopen, want zij moeten aan de torpedobootvernielers kunnen ontkomen.

Daarvoor is thans het type „Boa", dat 26 mijl loopt, gekozen. Wat meer vaart zou wenschelijk zijn.

Geen onzer torpedobooten is evenwel geschikt voor den kondschapsdienst in zee. Onze tot nu toe grootste booten, die van het type „Ardjoeno", zijn proefondervindelijk daarvoor te klein gebleken, en het nieuwe type is niet zóóveel grooter, dat men daarvan in dit opzicht veel meer verwachten mag. Dat kondschapsdienst in zee hoog noodig kan zijn, wanneer bij de zoo dikwijls op onze kust voorkomende mistige en heiïge lucht en des nachts onze vuurtorens en kustwachten niet ver of in het geheel niet zien kunnen, is meermalen gezegd. Voor dezen dienst behoorden wij eenige vaartuigen te bezitten van zeer groote snelheid, hoog genoeg boven het water om een vrij uitzicht over de kim te hebben. Zij moeten met licht geschut en torpedo's bewapend zijn, om daarvan bij voorkomende gelegenheid gebruik te kunnen maken.

Zonder te willen beweren, dat de Engelsche torpedovernielers hiervoor het *beste* type zijn, durven wij toch wel aannemen,

dat ze er voor geschikt zijn. Men behoeft dus, naar een eersteling althans, niet lang te zoeken.

Wij hebben hierboven terloops gesproken van eene „Java-divisie". Dit is schijnbaar iets nieuws. Sedert Maart 1899 zijn één pantserschip, twee kruisers en ééne pantserdekkorvet vereenigd tot eene divisie in de Java-zee, met een daaraan voor kleine diensten toegevoegd niet al te slecht loopend flotillevaartuig en eene torpedoboot. In het koloniaal verslag wordt deze divisie een „tactisch geheel" genoemd. Nieuw is echter het denkbeeld van een eskader, speciaal voor de Javazee bestemd, niet. In April 1873, d. w. z. zes-en-twintig jaren te voren, werd door schrijver dezes aan den gouverneur-generaal, op diens verzoek, eene nota ingediend, betreffende de organisatie der Indische Marine, waarin o. m. gesproken wordt van een eskader in oorlogstijd bestemd voor de Noordkust van Java, dat minstens uit een *vier*tal zware schepen zou moeten bestaan. Vier zware (d. w. z. gepantserde) schepen zijn er *nu nog niet;* maar de commandant van de zeemacht heeft blijkbaar getracht, met de beschikbare middelen zoo goed mogelijk zijn „tactisch geheel" samen te stellen (van torpedobooten was in 1873 nog geen quaestie). Trouwens, het bedoelde eskader zou bestemd zijn voor *oorlogstijd.* Voor vredestijd werd in de nota voorgesteld eene *oefeningsdivisie,* bestaande uit 1 pantserschip en minstens 2 kruisers: de tegenwoordige Java-divisie vertoont eene treffende overeenkomst hiermede. Maar wanneer men zich eens verbeeldt, dat deze divisie *niet* de oefeningsdivisie, maar het eskader voor de Javazee voorstelt (inderdaad zou dit, bij het nog steeds bestaande gebrek aan schepen, wel zoo *moeten* zijn), dan leert dit aanschouwelijk hoe véél er nog aan de Indische vloot ontbreekt.

En denkt men nu eens verder, hoe dit smaldeel zich, zoodra er een *overmachtige* vijand komt, in de versterkte havens (in de nota werden er 2 genoemd, maar men bepaalt zich vooreerst tot Soerabaja) moet terugtrekken, dan ziet men hoe weinig er nog tot stand gekomen is van de 27 jaar geleden reeds voorgestelde vaste en drijvende verdedigingsmiddelen, waarvan men eerst zeer onlangs werk is begonnen te maken.

Tot de laatstgenoemde behooren thans ook torpedobooten, waarvan er nog slechts twee in aanbouw zijn, wat nog niet genoeg is voor één zeegat.

Evenals in Nederland, worden er in Indië ook grootere torpedobooten vereischt, die uitvallen kunnen doen op zich in zee bevindende vijandelijke schepen; deze zijn nog slechts vertegenwoordigd door de éénling „Cerberus", thans aan de „Java-divisie" toegevoegd. Wellicht zou, wanneer de eischen, aan vaartuigen voor dit doel te stellen, door een Marineraad overwogen werden, een grooter type noodig geoordeeld worden.

Zijn door vaste en drijvende verdedigingsmiddelen de havens beschermd, dan moet nog gerekend worden op de landing met een troepenmacht, zonder welke in geen geval eene verovering kan gelukken. In hoeverre het Indische leger gereed

is zulk eene verovering te beletten, zooals de Zuid-Afrikaansche Hollanders doen, hebben wij thans niet te bespreken, maar wèl, dat de *Marine* veel moet kunnen doen tegen den vijand, voordat de landing wordt uitgevoerd. Hoe kan zij hiertoe beter optreden dan met een zoo groot mogelijk aantal zeer snelle torpedo-vaartuigen, groot en bewoonbaar genoeg om in zee te blijven, de vijandelijke transportvloot op te zoeken, te volgen en 's nachts aan te vallen? Zulke vaartuigen moeten in de plaats komen van de in oorlogstijd geheel onbruikbare flotillevaartuigen, die nog maar steeds aangebouwd worden, hoe dikwijls daartegen ook reeds geprotesteerd zij.

Wij noemden nu nog slechts Java. Maar een schrijver in de „Indische Gids" sprak onlangs van drie maritieme centra, een ander deed uitkomen, dat een maritiem etablissement op Poeloe-Wèh, waarvan meermalen sprake is geweest, dáár ook een versterkte oorlogshaven zou noodig maken, en het koloniaal verslag spreekt van eene „Atjeh-divisie", „in overeenstemming" met de Java-divisie. Voegen wij dit een en ander consequentelijk samen, dan zien wij als tweede maritiem centrum Noord-Sumatra, met een haven, torpedobooten en alles wat er verder bij behoort, en als derde centrum iets dergelijks in het Oosten van den archipel, met eene „Molukken-" of „Ooster-divisie".

Och! wat is er nog veel te doen vóór wij gereed zijn! Het aantal jaren, dat daarmede verloopen moet, is niet te schatten. Maar dit is zeker, dat met eene ruime uitbreiding onzer vloot, in de eerste plaats met torpedovaartuigen van de verschillende genoemde soorten, noch met den aanleg van vaste versterkingen, zoowel in de Nederlandsche als in de Indische zeegaten, langer mag gewacht worden, al zouden daardoor de gewone jaarlijksche budgetten overschreden en geld geleend moeten worden.

McLeod.

„De Tijd" van 3 April 1900.

Een bekroond werk. [1]) — Deze maand is een zeer merkwaardig boek verschenen: *Beschouwingen over zeetaktiek*, door E. de Haan, luitenant ter zee der 1e klasse.

Dit boek is het resultaat van een prijsvraag, in Januari 1897 door de Marine-Vereeniging uitgeschreven, die tot onderwerp hebben moest eene verhandeling over zeetaktiek. Het antwoord, door den heer De Haan gegeven, is thans in druk verschenen en voor rekening der Marine-Vereeniging bij den boekhandelaar de Boer, Helder (ad *f* 1.90) uitgegeven.

Dat de Marine-Vereeniging voor hare rekening dit antwoord op de door haar uitgeschreven prijsvraag heeft laten drukken, is wel een bewijs van de groote waarde, die aan dit

---

1) Hoewel in het »voorbericht" niet uitdrukkelijk gemeld staat, dat dit boek bekroond is, mag dit toch met allen grond worden verondersteld.

boek in marine-kringen wordt gehecht, weshalve een bespreking van dit werk ook buiten de marinesfeer zeer zeker gewettigd is, ook omdat het met de formatie en de eventueele verrichtingen onzer vloot en de verdediging ter zee van ons Vaderland ten innigste is verbonden.

Beginnen wij met te zeggen, dat het boek op duidelijke en bevattelijke wijze is geschreven, zoodat het niet enkel door zeeofficieren te begrijpen en te genieten is, maar ook door velen, wier werkkring nu juist niet: „marine" kan worden genoemd.

Men zou de „Beschouwingen over zeetaktiek" in deze deelen kunnen splitsen, n.l.:

I. Algemeene beschouwingen over de verschillende soorten oorlogsvaartuigen met hunne bewapening. (blz. 1—42).

II. Het gebruik en de behandeling van de verschillende soorten van bewapening (Geschut, Torpedo, Ram), waarover een oorlogsschip kan beschikken. (blz. 42—107).

III. De eigenlijke beschouwingen over zeetaktiek, het gebruik van een of meer schepen en torpedobooten. (blz. 107—183).

Het eerste deel is verreweg het minst geslaagde, de bewerking ervan niet vrij te pleiten van zekere nonchalance.

Zoo staat bijv. op blz. 34 geschreven, dat het pantserdek van de Engelsche kruisers „Terrible" en „Powerful" een dikte heeft van 102 m.M., afnemend naar voor en achter tot 76 m.M.; dit moet zijn 152 m.M. enz. Verder wordt t. a. p. vermeld, dat tot de bewapening van genoemde schepen XVI kns van 12 cM. behooren, terwijl aan boord van de „Terrible" en de „Powerful" geen 12 cM. kns (wel 7.6 cM. kns) te vinden zijn. Een drukfout kan dit niet zijn, omdat later nog eens een gedetailleerde opgave wordt gedaan, waar die 12 cM. kns zouden zijn geplaatst.

Op blz. 31 lezen wij: „de Fransche slagschepen blijven met hunne (werkingskring van) 4000 à 4500 zeemijlen aanmerkelijk beneden (de Engelsche) met uitzondering van een paar, die 7500 kunnen afleggen." Dit woordje „paar" is nogal sterk. Immers alle nieuwe Fransche slagschepen als „Gaulois", „St. Louis", „Charlemagne", „Jéna", „Suffren", „Henri IV" hebben een radius van 7000 tot 7600 zeemijlen.

Ook is schrijver niet volledig, als hij schrijft blz. 6, dat van de laatste Fransche schepen slechts „Brennus" kanonnen bezit van 34 cM. Deze kanonnen van 34 cM. komen ook voor op de „Valmy" en „Jemmapes", die nà „Brennus" te water zijn gelaten.

Onjuist is de bewering van blz. 36: „De Vereenigde Staten bezitten tot nu toe geen kruisers met gordelpantser". Schrijver vergeet „Brooklyn" en „New-York".

Als schrijver op blz. 25 beweert, dat alleen Engeland verscheiden schepen bezit, die tot in de kleinste bijzonderheden gelijk zijn, dan mag zeer zeker hieraan worden toegevoegd,

dat ook Duitschland vier slagschepen bezit, die niet alleen wat het inwendige betreft volkomen aan elkander gelijk zijn, maar die ook uitwendig zoo weinig teekenen van verschil hebben, dat om de schoorsteenen verschillende banden zijn aangebracht, waardoor ze van elkander zijn te onderscheiden.

Zondert men deze onjuistheden uit, dan moet worden erkend, dat in het eerste deel een uitmuntende beschrijving der verschillende moderne oorlogsschepen wordt gegeven.

Als de vraag wordt gesteld: „Is het beter de drie wapens (Geschut, Torpedo, Ram) op één schip te vereenigen, of doet men beter, de schepen met een van de drie te bewapenen?" dan moet volledige instemming worden betuigd met het antwoord: „wij zijn van opinie, dat er geen reden is om de wapens geheel van elkander te scheiden en elk op een afzonderlijk schip te plaatsen."

Van slagschepen verklaart de schrijver, dat „zij de kern vormen van iedere vloot, die krachtig wenscht op te treden, en dat (hun) bestaan voorgoed is gewaarborgd".

Van de spartorpedo's — waarmede ook nu de 12 torpedobooten klein model zullen worden bewapend — schrijft de heer De Haan zeer terecht: „In aanmerking genomen de groote verbeteringen van het snelvuurgeschut, zal het bijna niet mogelijk zijn, hiermeê een schip zoodanig te treffen, dat het buiten gevecht wordt gesteld."

Het tweede deel geeft ons een zeer juist antwoord op de vraag, *hoe* de wapenen zullen worden gebruikt.

Om bij het gebruik van het geschut op verren afstand den zoo moeilijk te schatten afstand goed te bepalen, is het „de zekerste en meest verkieslijke wijze, bij het naderen tot den vijand vóór den aanvang van een gevecht op regelmatige tijden te schieten.

„Op den afstand van p.m. 5000 meter zal het gevecht reeds kunnen beginnen als het eene schip het andere jaagt, bij het naderen met verschillende koersen neemt men gewoonlijk aan, dat 3000 M. de maximum-afstand is, terwijl andere schrijvers meenen, dat het vuur niet mag worden geopend vóór een afstand van p.m. 1400."

Wat den lanceerafstand aangaat, betuigt de heer De Haan, „dat men een torpedo tegenwoordig zelden op grooter afstand lanceert dan 1000 M., doch meestal op een afstand van 4 à 800 M.

Waar de schrijver een uitvoerig betoog levert — verduidelijkt met tabellen — over den ram, wekt het wel eenige verwondering, dat met geen enkel woord is gewag gemaakt van de „Katahdin", het Amerikaansche ramschip, den eenigen speciaal rammer der wereld.

Het derde en laatste deel is gewijd aan de beschouwing over het tactisch gebruik der oorlogsschepen.

Hierin wordt klaar en duidelijk uiteengezet, welke de taak is, die in gevechtstijd aan de verschillende soorten kruisers is op te dragen, of en wanneer torpedobooten een eskader moeten vergezellen, welke positie zij moeten innemen, welk gebruik ervan en van de torpedojagers bij blokkade en in het gevecht moet worden gemaakt. Verder worden de verschillende stellingen besproken, die de schepen in een zeeslag zullen hebben in te nemen, in welke linie ze zich moeten formeeren, of en wanneer het voordeelig is zich te laten jagen, wanneer vooral heil in het lanceeren van torpedo's moet worden gezocht, in welke gevallen een ram-aanval mag plaats hebben, en wanneer er toe kan worden overgegaan met hoop op gunstig gevolg.

In dit hoofdstuk geeft de heer De Haan blijk van zeer groote belezenheid en handhaaft tegelijkertijd op uitmuntende, met redenen omkleede wijze, zijn opinie. Een — zoover mij bekend — geheel nieuw idee geeft hij aan voor het gebruik der seinmiddelen, door zijn voorstel, om deze aan te brengen rond de seinas. Daar is zeer zeker veel voor te zeggen, in aanmerking genomen het groot gewicht van het *juist* overbrengen der seinen, en de groote kans dat een der seinmiddelen — telegraaf, spreekbuis enz. — tijdens de hitte van een gevecht in het ongereede geraakt of verkeerd wordt begrepen. Men leze slechts de 1e aflevering van dit jaar der „Mittheilungen".

Bij het herlezen van des schrijvers betoog over het groote nut, dat (niet twee of drie, maar meer) torpedobooten bij eene blokkade kunnen bewijzen, heb ik gedacht aan ons luttel aantal torpedobooten en gezucht: moge ons land toch immer van een blokkade bevrijd blijven!

Tot slot nog twee bemerkingen over punten van ondergeschikt belang in dit derde deel. Op blz. 168 staat geschreven: „De uitval der Spaansche schepen uit de haven van Santiago heeft bewezen, hoe dolzinnig een poging is om bij dag eene blokkade te verbreken." Het dolzinnige kan ik in deze niet inzien. Integendeel. De blokkade *werd* verbroken, en 't is alleen te wijten aan de geringe snelheid en het gemis van kanonnen of ammunitie, dat de Spaansche schepen verloren gingen. De 20 mijls „Colon" werd ingehaald door het 16-mijls slagschip „Oregon".

Mijn tweede bemerking is, dat de schrijver zich niet juist uitdrukt, als hij op blz. 173 beweert: „het zou een verspilling zijn, indien men voor de vernieling van een torpedoboot zulk een duur wapen als de torpedo gebruikte."

Onze marine-litteratuur is door de „Beschouwingen over Zeetaktiek" met een schoone aanwinst verrijkt. Moge het boek komen in veler handen, zoodat bij de tweede uitgave de enkele onnauwkeurigheden geheel zullen zijn verdwenen.

Weesp, Maart 1900. F. J. H. Evers.

NASCHRIFT.

Na aanvaarding van een exemplaar van „De Tijd", waarin bovenstaand stuk als hoofdartikel geplaatst was, had de Redactie van het „Marineblad" de welwillendheid mij toe te zenden N°. 2 der Verslagen van de Marine-Vereeniging. Hieruit bemerkte ik, dat het opschrift van mijn artikel niet juist gekozen was, (waarvan ik overigens de mogelijkheid in een noot had erkend) wijl aan geen der vier antwoorden op de prijsvraag door de Marine-Vereeniging uitgeschreven, een eigenlijke *bekroning* ten deel viel.

De twee beste antwoorden werden echter voor rekening der Marine-Vereeniging uitgegeven, en de prijs onder de schrijvers (Luit. t. z. 1e kl. E. De Haan en Luit. t. z. 2e kl. D. E. Keus) verdeeld.

Weesp, 17 April 1900. E.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant", 5 Februari.

Waterpijpketels bij onze marine. — Ingezonden. — Nu in de Eerste Kamer de sedert zes jaar bij onze marine ingevoerde waterpijpketels zijn ter sprake gebracht en wel zoodanig, dat er alleen iets minder gunstigs van gezegd is — laat staan die invoering toegejuicht — verzoek ik als oud-inspecteur van 's rijks stoomvaartdienst, op wiens voorstel tot de invoering van deze Yarrow-ketels is overgegaan en die dus daarvoor de volle verantwoordelijkheid voelt, in uw veelgelezen blad een plaatsje, om die ketels te verdedigen en ze in de welwillende beoordeeling van uw lezers aan te bevelen.

De waterpijpketels werden bij onze marine ingevoerd o. a. wegens den korten tijd noodig voor het stoomstoken, voor oorlogsschepen van zeer veel belang, maar voornamelijk wegens de lichtheid, in dit geval een levenskwestie. Deze ketels wegen per kruiser nl. ongeveer *driehonderd ton* minder dan andere ketels zouden gedaan hebben, en aangezien, om een zooveel grooter gewicht te dragen, weer een grooter schip noodig zou geweest zijn met meer vermogen, dus zwaardere machines en toebehooren voor dezelfde snelheid en zoo vervolgens, zou deze 300 ton meer ketelgewicht bij behoud van de andere eigenschappen van het schip, zijn totaal gewicht en dus ook den prijs ongeveer *dertig procent* hebben doen stijgen.

De waterpijpketels hebben dus zeer waarschijnlijk de kruisers type „Holland" en „Utrecht" mogelijk gemaakt, omdat de Volksvertegenwoordiging vermoedelijk zooveel duurdere schepen niet zou hebben toegestaan, en nu komt het mij niet billijk en en niet verstandig voor, dat over dit zoo gewichtige punt wordt gezwegen, wanneer een betrekkelijk klein nadeel wordt ter sprake gebracht.

Ook mag het volgende niet uit het oog worden verloren. Bij kleine snelheid zal bij ieder schip het totale kolenverbruik,

ten opzichte van het ontwikkeld vermogen, betrekkelijk groot zijn en zulks meer naarmate het aantal hulpwerktuigen, dat dienst moet doen, grooter is. Ofschoon de vergelijking niet geheel zuiver is, verkeeren de voortstuwingswerktuigen en ketels ongeveer in het geval van een klein gezin, dat dagelijks zooveel extrabedienden zou moeten voeden, als een hoogst enkelen keer noodig zijn voor een zeer groot gastmaal.

In het totale brandstofverbruik van de kruisers type „Holland" en „Utrecht" is een vrij belangrijk *vast* bedrag begrepen voor ongeveer *twintig scheeps*hulpwerktuigen, zooals verwarmingsmachines, ijsmachines, stoomstuurmachines, electrischlichtmachines enz. en waarvan de voortstuwingswerktuigen *geheel onafhankelijk* zijn. Bij groote snelheid is dat vaste bedrag niet zoo in het oog vallend, maar bij kleine snelheid wordt het zeer beteekenend. Dit moge uit de volgende cijfers blijken.

Voor 20-mijlsvaart hebben de bedoelde kruisers een vermogen noodig van *tienduizend* Indicateurpaardekracht voor 8-mijlsvaart slechts *vijfhonderd* I.P.K. Gesteld een kolenverbruik per I.P.K. per uur — zonder die hulpwerktuigen — van 0.835 K.G. (en dit is onder gunstige omstandigheden niet ver van de waarheid), dan zou het kolenverbruik per dag uitsluitend voor de voortstuwing noodig, respectievelijk *tweehonderd en tien* ton worden. Eene vermeerdering van *tien* ton, uitsluitend ten behoeve van de scheepshulpwerktuigen, (en deze raming slaat de plank niet ver mis; nauwkeurige gegevens zijn uit den aard der zaak zeldzaam, omdat de hoofd- en hulpwerktuigen stoom betrekken uit dezelfde ketels) verhoogt het dagelijksch gebruik in 't éène geval met vijf percent, in 't andere geval met honderd percent. En daar kunnen de ketels niets aan doen.

Onder de overige omstandigheden, welke invloed hebben op het steenkolenverbruik, zonder dat de ketels dit kunnen helpen, is er eene, die ik nog wensch aan te stippen, omdat die niet van minder beteekenis is dan de reeds genoemde.

Onze oorlogsschepen van den laatsten tijd zijn niet gekoperd. De ervaring omtrent gekoperde schepen is ten onzent niet gunstig. Galvanische werking heeft veel last gegeven en van enkelen het leven verkort. Maar dit ligt aan de wijze, waarop vroeger deze dubbeling van de huid onder water werd aangebracht. In het buitenland kopert men oorlogsschepen, welke geruimen tijd ongedokt zullen moeten blijven, sinds vele jaren met zeer goed gevolg. — Deze kwestie is inderdaad opgelost.

Niet gekoperde schepen groeien onder sommige omstandigheden sterk aan, zoodat het niet zelden voorkomt, dat na korten tijd, na slechts enkele maanden het dok te hebben verlaten, een kruisertype „Holland" evenals trouwens een schip type „Kortenaer", ruim tweemaal zooveel vermogen noodig heeft voor een zekere snelheid, als het geval was bij schoone huid.

Vooral deze omstandigheid, waardoor dus ook het brandstofverbruik voor een zekeren afteleggen weg kan worden *ver-*

dubbeld, mag bij beschouwingen over dit onderwerp niet over het hoofd worden gezien.

Nu behoeven naar ik geloof — vergelijkbare gegevens omtrent kolenverbruik, althans van onze oorlogsschepen met waterpijp- en met andere ketels, zijn wegens afwijkende omstandigheden uiterst schaarsch — tot nog toe over het algemeen waterpijpketels wel een weinig meer brandstof voor een zekere stoomproductie dan de allerbeste vlampijpketels, alle omstandigheden, als geoefend personeel, enz. gelijk genomen, maar dit verschil is zoowel bij klein als bij groot vermogen gering, vooral in vergelijking met de bovengenoemde verschillen en in vergelijking met de groote voordeelen.

Ook worden steeds, evenals dit met vlampijpketels het geval was en nog is, verbeteringen toegepast, waardoor het kolenverbruik wordt verkleind.

Voorzeker zou intusschen in die richting oneindig meer gewonnen kunnen worden — ongeveer in verhouding van een balk tot een splinter — door onze kruisers en onze schepen voor algemeenen dienst (type „Koningin-Regentes") voortaan te voorzien van een behoorlijk gekoperde huid.

Ten slotte is het mij bijzonder aangenaam te kunnen mededeelen, dat de Yarrow-ketels overigens zeer goed voldeden, zoodat er dan ook zelfs geen sprake van is geweest voor de schepen type „Koningin-Regentes" of voor de overige schepen en vaartuigen, onder het bestuur van den tegenwoordigen Minister van Marine ontworpen, terug te gaan tot de zooveel zwaardere vlampijpketels, of wel daarvoor andere waterpijpketels te bestemmen — en eindelijk, dat thans bij alle oorlogsmarines van eenige beteekenis ook op de groote schepen waterpijpketels worden toegepast.

J. H. Beucker Andreæ.

Den Haag, 3 Febr. 1900.

„N. Rott. Ct." Eerste blad. A. van 1 Maart 1900.

Siboga-expeditie. — I. — Prof. Max Weber deelt in een brief, uit Dobo, Aroe-eilanden, 28 December 1899 gedagteekend (54e bulletin der Maats. t. bev. v. h. natuurk. onderzoek der Nederl. koloniën) o. a. mede:

De „Siboga" lichtte op den 19den November het anker en weinige uren later werd eene looding gedaan op 4489 M. Hiermede begon eene tweede serie van loodingen in de Banda-zee in aansluiting aan de loodingen, waarover in mijn vorig bericht sprake was. Deze hadden tot het onverwachte resultaat geleid, dat een rug, dien ik mij veroorloofde „Siboga-rug" te noemen, van af de Lucipara-eilanden over de Schildpad-eilanden naar eene voor de Banda-zee mindere diepte van ongeveer 2160 M. in de nabijheid van Banda zich uitstrekt. Ik besloot daaruit, dat de z.g. zuidelijke Molukken-boog over de eilanden Wetter, Roma, Dammer, Tjau, Nila, Seroea, Manok naar de Bandagroep en vandaar over de Schildpad- en Lucipara-eilanden loopt en niet,

zooals men meent, van de Banda-groep over Noesa-laut en Saparoea om in Ambon te eindigen.

Eene serie loodingen tusschen Noesa-laut en Banda bevestigde dat de Siboga-rug door zeer groote diepten gescheiden is van den korten eilandenboog: Ambon, Haroekoe, Saparoea en Noesa-laut. Wij loodden toch achtereenvolgens de diepten 3685, 4507, 4446, 4428, 4237 M. Een dier loodingen geschiedde op de plaats, waar de zeekaart 7200 M. (4000 vaâm) diepte opgeeft. Reeds in mijn vorig bericht betwijfelde ik de juistheid dier opgaaf. Inderdaad vonden wij hier slechts 4428 M. en het vermoeden rijst, of niet wellicht eene vergissing tusschen meters en vademen heeft plaats gehad. Door onze looding is dus uitgemaakt, dat althans deze plaats der Banda-zee niet één der acht op den aardbol is, waar 4000 of meer vaâm water staan. De diepte is tot bescheidener grenzen teruggebracht.

Een blik op de bijgevoegde schetskaart, waarop onze loodingen aangeduid zijn, leert verder, dat de Siboga-rug niet tot de Banda-groep zelve doorloopt. Deze kleine eilandengroep dankt blijkbaar haar oorsprong aan een enormen vulkaan, wiens werkzaam gedeelte zich in den loop der tijden allengs in noordwestelijke richting verplaatst heeft en thans zich uit in den tegenwoordig nog werkzamen Goenoeng Api, die een klein, zelfstandig eiland vormt. Van den Siboga-rug is deze eilandengroep gescheiden door een smalle, maar diepe spleet. Wij loodden althans daar, waar men de verbinding verwachten mocht, 4446, 4428 en 4237 M.

Vervolgens werden nog loodingen verricht in de richting Banda-Jioer. De vraag was, of de zuidelijke Molukkenboog alom aan zijne convexe zijde door groote diepte gescheiden ware van den meer naar buiten gelegen boog, die zich van Timor over Kisser, Moa, Babber, de Timorlaut-eilanden, Koer, Tioer, de Watoe-, Bela- en Goramgroep tot Ceram uitstrekt. Een voldoende aantal loodingen van anderen en van ons toonde dit aan voor het noordelijk gedeelte der tusschenruimte tusschen die beide bogen. Ook in zuidelijke tusschenruimte waren eenige loodingen gedaan, die enorme diepten hadden aan het licht gebracht. De oostelijke tusschenruimte was onbekend. Dit gaf mij aanleiding, onderzoekingen juist tusschen Banda en Tioer te doen. Ook hier vonden wij enorme diepten; ééne zelfs van 5684 M. Tusschendoor werden bepalingen van de temperatuur en het zoutgehalte van het bodemwater op 4239 en 4428 M. diepte met goed succes uitgevoerd.

In verband met het bovenstaande zij aangemerkt, dat de voorstelling, als zou de Banda-zee eene trapsgewijze instorting van de aardkorst zijn, in dier voege, dat het centrale gedeelte de grootste diepte heeft, dat daarop een trap volge, voorgesteld door de tusschenruimte tusschen de meer genoemde concentrische bogen, en dat eindelijk de derde trap zich uitstrekke tot aan de Westkust van Nieuw-Guinea, eene kleine correctie noodig heeft. De grootste diepten toch, zoover wij thans oordeelen kun-

nen naar vroegere loodingen en naar de onze, liggen juist op de tweede trap, in de tusschenruimte, dus tusschen de beide bogen. Het zijn diepten van 5684, 4507, 4860, 5048, 6505 M.

De dreggingen in de buurt der Kei eilanden leverden tal van interessante dieren. Bijzondere vermelding verdienen twee soorten van Solenogastres. Enkele exemplaren van deze primitieve groep van Mollusken, die sprekend op wormen gelijken en van de tropen nog niet bekend waren, werden reeds vroeger door ons gevangen. In de wateren van Kei echter brachten de netten talrijke exemplaren, spiraalgewijs om Gorgoniden-takken opgerold, naar boven. Daaronder waren twee exemplaren van Proneomenia, een geslacht, waarvan slechts een enkel exemplaar: Proneomenia Sluiteri, door de Barents-expeditie in de Barents-zee gevangen werd. Het is een heugelijk feit, dat eene tweede Nederlandsche expeditie een tweede soort van dit wetenschappelijk zoo belangrijke geslacht — merkwaardig genoeg, thans in de tropen — ontdekt.

Op den 2den December kwamen wij te Dobo ten anker, waar de vriendelijke posthouder, de heer O. TH. ERNTSEN, ons reeds opwachtte met eene collectie gedroogde sponsen en Gorgoniden van de parelbanken op Aroe. Wij hadden spoedig gelegenheid kennis te maken met de zeldzaam rijke fauna van een dier banken, die zich langs den zoogenaamden achterwal (de Oostzijde der Aroe-eilanden) uitstrekken en tijdens den Westmoesson bevischt worden. Op de noordelijk gelegen banken gebeurt dit door den luitenant der Arabieren te Banda SECH SAID BIN ABDULLAH BAÄDILLA, bekend voor zijne hulpvaardigheid. De heer BAÄDILLA had de vriendelijkheid, mij bij zijne vertegenwoordigers te Dobo aan te bevelen. Hierdoor hadden wij de zeldzame gelegenheid, waarnaar wij reeds gedurende de geheele reis te vergeefs hadden uitgezien, dat de parelduikers thans voor onze doeleinden doken en een schat van interessante dieren en algen ophaalden. De terreinen, waarop de parelschelpen wonen, zijn voor de vischtuigen van den zoöloog nagenoeg ongenaakbaar. Sponsen en Gorgoniden, gedeeltelijk van reusachtige afmeting, wisselen hier af met de scherprandige parelschelpen en enkele koraalstukken en maken den zeebodem zoo oneffen, dat geen net er tegen bestand is, terwijl de duiker zonder moeite manden vol dieren ophaalt, vaak vreemd van vorm en met opvallende kleuren getooid. Dank zij de hulp van den heer BAÄDILLA, ben ik in staat eene rijke verzameling thuis te brengen, die een goed beeld zal geven van de ongekend rijke fauna eener parelbank.

In verband met de overrompeling van scheepsofficieren der „Generaal Pel" op de zuidkust van Nieuw-Guinea (de „Siboga" heeft het bericht daarvan naar Ambon gebracht) werd het reisplan voor het laatste gedeelte van den tocht eenigszins gewijzigd: de reis naar de Tenimber-groep zal achterwege blijven. De expeditie, die, gelijk men nu reeds weet, hoogst belangrijke uitkomsten heeft gehad, zal vermoedelijk den 1sten Maart geëindigd zijn.

II.

De correspondent van het „Bataviaasch Nieuwsblad” schrijft over het laatste gedeelte van den tocht het volgende, gedagteekend Februari 1900:

Na eenige rustige dagen op Timor Koepang, gingen wij in den avond van den 5den Februari noordwaarts en waren den volgenden morgen voor de kampong Lamararap op Lomblem. De bewoners van deze kampong zijn met die van Lamakwera op Solor de eenige walvischjagers, die zich in onzen archipel bevinden, en in de hoop ook hier geraamten van die dieren te krijgen, was het ons plan eenige dagen te blijven. De steile kust, die geen ankerplaats aanbiedt, maakte dat slechts eenige expeditieleden aan wal gingen, daar zoo spoedig mogelijk verzamelden en opkochten wat te verkrijgen was, om daarna weer te embarkeeren, waarop we naar Lamakwera vertrokken en daar in den namiddag ankerden. Spoedig kwam de radja met vele oude kennissen van ons vorige bezoek aan boord, maar de bij onze eerste kennismaking zoo aardige levendigheid en vrijmoedigheid, ontaardde ditmaal zeer spoedig in brutaalheid en vrijpostigheid, waardoor wij na ons tweedaagsch verblijf verheugd waren den tocht te vervolgen. We deden daar nog een geraamte van een walvischkop op, en voeren weer evenals bij den eersten tocht met alle koppen als zegeteeken in den voormast.

In straat Solor en Lobi Tobi, werd eenige malen met zeer goed succes gekord, en daarop 's avonds op den Zuid-Oosthoek van Flores geankerd, om den volgenden dag langs de Zuidkust van dat eiland meer westwaarts te gaan.

Voor de kampong Sikka, waar het vriendelijke kerkje van de katholieke missie, vlak aan zee staande, ons tot bezoek uitnoodigde, kon helaas door de hooge branding niet geland worden, zoodat wij doorstoomden naar de Ipih-baai in de nabijheid van Endeh, om daar rustdag te houden.

Van daar uit werd om de Zuid gestoomd tot diepten- en temperatuurbepaling. Voor de zoölogie leverde de Zuidkust van Flores weinig op. Het stoomen langs de kust was een zeldzaam genot wegens het prachtige berglandschap, waar zich tal van vulkanen hoog boven verheffen, sommige, aan den oever der zee, zijn verbazend indrukwekkend.

In straat Sopeh haalden wij, evenals bij ons vorige bezoek daar, een zeldzaam rijke vangst op, evenwel in aard geheel verschillend met de vorige. Niet minder dan dertig soorten spons brachten wij in één haal boven.

Na rif- en strandonderzoek in de Sopeh-baai stoomden wij naar de Saleh-baai en bleven ook daar eenige dagen om de stranden en riffen te onderzoeken.

Den 17en Februari staken wij de Flores-zee over naar de Paternoster-eilanden, om daar met de kor nog eens ons geluk te beproeven. Was de vorige maal, in het begin der reis, ons succes daar groot geweest, ditmaal was de vangst zóó groot,

zóó verscheiden en belangrijk, dat deze kor onder de mooiste moet worden gerangschikt.

Ook op den tocht van daar naar Kangeang, waar wij de laatste diepzee-kor uitwierpen, op 600 meter diepte, was de vangst uitermate goed, en ieder was verheugd, dat onze laatste diepe korringen met zulk bijzonder succes waren bekroond.

In de Ketapanp-baai op Kanglang geankerd, bezochten wij de groote druipsteengrot bij Ardjasa, een der mooiste druipsteengrotten in onzen archipel.

De laatste dagen der expeditie waren gewijd aan de Java-zee en wel het oostelijkste gedeelte tusschen Kangeang en Bawean, waar zich een vrijwel uniforme diepte van 45 vadem bevindt en wij meermalen per dag konden korren . . . . De dikke modderlaag, die we daar aantroffen, is een weinig geschikte bodem voor dieren, zoodat de vangsten weinig bijzonders opleverden.

Zaterdag, 24 Februari, ankerde de „Siboga" op de reede van Sangkapoera (Bawean), waar Zondags daaraanvolgende de laatste rif-excursie werd gemaakt, en Maandag 26 Februari viel het anker op de reede van Soerabaja en was de wetenschappelijke onderzoekingstocht geëindigd.

Den 7en Maart 1899 waren wij uitgegaan, zoodat bijna een vol jaar gearbeid werd, in welken tijd een reusachtige hoeveelheid materiaal werd verzameld. Jaren zullen noodig zijn, om alles te bewerken, met welk werk verscheidene laboratoria in Holland en het buitenland zich zullen bezighouden.

Behalve op zoölogisch gebied zijn de resultaten op botanisch, oceanografisch, hydrografisch en geologisch gebied ook zeer aanzienlijk. De dagen in Soerabaja zullen nog worden besteed aan het inpakken en verzenden van een gedeelte van de vangst, de instrumenten, boeken als anderszins, na welke bezigheden de wetenschappelijke staf naar het vaderland teruggaat, en de „Siboga" na eenige voorzieningen weer als oorlogsschip in de Indische wateren zal verschijnen.

KORTE MEDEDEELINGEN.

NEDERLAND.

Op 29 Maart werd Hr. Ms. **„Evertsen"** in dienst gesteld te Willemsoord en het bevel opgedragen aan den Kapt. ter zee J. C. JEEKEL.

Hr. Ms. **„Zeeland"** onder bevel van den Kapt. ter zee H. F. KOUWENBERG, kwam den 3den Maart te Willemstad (Curaçao) aan.

Hr. Ms. „**Koningin Emma der Nederlanden**" onder bevel van den Kapt.-luit. ter zee J. BOLLAAN, kwam den 12den April te St. Helena aan en zette de reis op den 16den voort.

Hr. Ms. „**Nautilus**" onder bevel van den Kapt.-luit. ter zee P. S. R WOLTERBEEK, vertrok den 18den April naar zee tot het maken van een zomerkruistocht in den Atlantischen Oceaan, waarbij Santa Cruz de Teneriffe, Cadix en La Lux (Gran Canaria) aangedaan zullen worden en passeerde den 20sten Dungeness.

Ingevolge machtiging van H. M. de Koningin is aan het pantserschip, waarvan de bouw is opgedragen aan de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Feyenoord" te Rotterdam, de naam gegeven van „**De Ruyter**".

Naar aanleiding van het Keizers-nummer, door Z. M. den Keizer van Duitschland uitgeschreven voor de **wedstrijden** gedurende de **Kieler-week** van 21—28 Juni a.s., hebben eenige zeeofficieren zich vereenigd om aan dit nummer deel te nemen.

Zooals bekend is mogen slechts jachten mededingen, die aan de volgende voorwaarden, in het kort vermeld 1), voldoen.

1°. De vaartuigen moeten gebouwd zijn na 1 Oct. 1899.

2°. De som van lengte op de waterlijn, grootste breedte en diepgang mag niet grooter zijn dan 9,75 M.

3°. De totale zeiloppervlakte mag niet grooter zijn dan 51 M².

4°. Zij- en centerzwaarden zijn verboden.

5°. De bemanning mag alleen bestaan uit 3 heeren. (Volgens de Duitsche definitie zijn heeren zij, die niet door handenarbeid hun kost verdienen).

6°. De prijs van het vaartuig en de uitrusting mag niet 5100 Mark overschrijden.

7°. Het totaal gewicht van vaartuig en inventaris zonder bemanning moet minstens 1830 KG. bedragen.

8°. Huid en dek mogen niet dunner zijn dan 16 mM., en zijn van eikenhout, cederhout, mahoniehout of dergelijke zware houtsoorten. Compound-bouw is niet toegestaan.

9°. Ontwerper, bouwmeester, zeilmaker en bemanning moeten van dezelfde nationaliteit zijn.

De Luits. ter zee 1e kl. F. BAUDUIN, C. W. DE VISSER en Jhr. C. HOOFT GRAAFLAND besloten hiertoe een jacht te doen bouwen, zoo buitenlandsch verlof kon worden toegestaan, en hiermede uit te komen. Uit het antwoord echter op het adres aan den Minister van Marine gepresenteerd, bleek het, dat aan den Luit. ter zee 1e kl. F. BAUDUIN tegen dien tijd geen verlof

---

1) Deze voorwaarden zijn in extenso opgegeven in de »Nederlandsche Sport" van 18 November 1899.

zou kunnen worden toegestaan met het oog op den werkkring van Z.Ed.Gestr.

De beide overige officieren besloten toen toch het plan door te laten gaan, terwijl de Luit. ter zee 2e kl. C. J. CANTERS later het aandeel van den heer BAUDUIN overnam.

Volgens een plan opgemaakt door den Ingenieur 1e kl. Jhr. H. RAPPARD, werd daartoe met spoed te Gouwsluis aan den Rijn bij den heer VINK een jacht gebouwd, „Loudoli" gedoopt en dat de volgende afmetingen bezit:

Lengte op de waterlijn . .	6.60 M.
Lengte over alles	9.50 „
Grootste breedte	2.20 „
Diepgang	0.95 „
Ballast kiel.	± 1000 K.G.
Zeiloppervlak	51 cM².
Totaal gewicht	± 1830 K.G.

Getuigd als sloep (gaffelzeil en fok).

De zeilen zijn gemaakt door den heer B. C. SCHOUTEN.

Z. M. de Keizer van Duitschland heeft voor eigen rekening ook een jacht, „**Samoa**", laten bouwen.

De prijs door Z. M. uitgeloofd, zal bestaan uit een gouden beker, terwijl bij voldoende deelname is bepaald dat uitgereikt zullen worden:

van	4— 6	deelnemers	2	prijzen.	
„	6— 9	„	3	„	
„	10—12	„	4	„	
„	13—15	„	5	„	enz.

In de maand Maart werd ons land **bezocht door de 3 Duitsche opleidingsschepen „Stosch", „Nixe" en „Molkte"**, die respectievelijk te Nieuwediep, Amsterdam en Vlissingen binnenvielen.

De bezoeken kenmerkten zich door den zeer kameraadschappelijken omgang niet alleen tusschen de officieren der beide naties, maar ook tusschen de adelborsten en de onderofficieren. Een kort verslag der feestelijkheden vinde hier zijn plaats.

Te Nieuwediep werd een diner gegeven door den Vice-admiraal F. K. ENGELBRECHT en door de aanwezige officieren van de Marine en Mariniers een diner van 32 couverts in de Marine-Club aangeboden aan den Commandant Fregatten-Capitän EHRLICH en 14 Duitsche officieren, waarbij de kapitein ter zee SNETHLAGE het presidium der tafel op zich had genomen. Eenige dagen later werd een „bierpartijtje" (zooals het op het convocatie-biljet genoemd werd) gegeven in de Club.

Een diner van den commandant van de „Stosch" aan den Vice-admiraal en eenige hoofd- en subalterne-officieren, een diner in de longroom, waarbij 14 van onze officieren aanzaten, benevens een afternoon-tea met dames aan boord van het Duitsche oorlogsschip, waren de contra-beleefdheden. Tal van meer

intieme beleefdheden werden bovendien gewisseld tusschen de etats-majors van verschillende onzer schepen en de Duitsche collega's. Onze adelborsten lieten zich niet onbetuigd; behalve een gezellig samenzijn in de amusementzaal van het Instituut en in de voorlongroom van het Duitsche schip, werd door het oudste studiejaar een diner aangeboden aan een 20-tal zeekadetten in Café Central.

Menig hartelijk woord werd bij de verschillende feestelijkheden gesproken en bij vertrek aan de gasten een welgemeend „Auf Wiedersehen" toegeroepen.

Uit Amsterdam meldt men ons:

Den 22sten Maart werd door de officieren in de Directie Amsterdam en die der Mariniers aldaar aanwezig, aan commandant en officieren van de „Nixe" een diner aangeboden in het Amstel Hotel, waarbij ter opluistering welwillend de kleine kapel van de stafmuziek was beschikbaar gesteld. Aan het diner was uitgenoodigd de Vice-admiraal C. TEN BOSCH, die op verzoek het voorzitterschap van de tafel bekleedde.

Tijdens den disch werden de beide onderstaande telegrammen verzonden aan H. M. de Koningin en Z. M. Keizer WILHELM, en den volgenden morgen antwoord op beide ontvangen. [1])

Aan het diner werd deelgenomen door den commandant der „Nixe",, Capitän zur See VON BASSE en 8 Duitsche officieren, en door 17 der onzen. Mede waren aanwezig de voorzitter en de secretaris van het Deutsche Verein, welke waren uitgenoodigd

---

1) Telegrammen:

Hare Majesteit de Koningin.

De officieren van de Duitsche Marine en de officieren Uwer Marine, aan een feestdisch vereenigd, veroorloven zich Uwe Majesteit hunne hoogsteerbiedige hulde aan te bieden.

Vice-Admiraal.
C. TEN BOSCH.

Seiner Majestät dem Deutschen Kaiser WILHELM,
Berlin.

Die Officiere versammelt bei Gelegenheit eines Festessens zu Ehren des Officierscorps Euer Majestäts Schulschiff »Nixe", senden Eurer Majestät ihre allerunterthänigsten Grüsse.

der Vice Admiraal TEN BOSCH.

Vice-Admiraal TEN BOSCH, Amsterdam.

H. M. de Koningin draagt mij op aan de officieren der Duitsche Marine en aan de officieren der Nederlandsche Marine, die gisteren aan een feestdisch vereenigd waren, Hoogstderzelver erkentelijken dank te betuigen voor aangeboden hulde.

Hare Majesteit nam met groot genoegen kennis van dit kameraadschappelijk samenzijn, waaruit op nieuw de goede verstandhouding dier beide Marines bleek.

VAN DER STAAL.

als contra-beleefdheid voor hunne uitnoodiging aan een „Fest Commers" op den 19den Maart in Maison Stroucken, ter eere van de „Nixe".

Voor een uitnoodiging tot een bal bij den vice-admiraal ter eere van de „Nixe", moest worden bedankt, omdat het verblijf slechts kort kon zijn met het oog op vastgestelden datum van aankomst te Kiel. Den dag vóór het vertrek, den 23sten, werden door den commandant aan boord „am Frühstück" genoodigd, de vice-admiraal met adjudant, 3 officieren, de consul-generaal, vice-consul en beide bovengenoemde heeren van het Deutsche Verein. De admiraal kon, door ongesteldheid, van deze uitnoodiging geen gebruik maken. Overigens was er nog op vele wijze aanraking tusschen de Duitsche en Nederlandsche officieren, door invitaties over en weer, die een geheel particulier karakter droegen.

Te Vlissingen werd aan de officieren van de „Moltke" een concert en bal aangeboden door de officieren van het garnizoen en had aan boord van het Duitsche oorlogsschip eenige dagen later een „afternoon-tea" plaats.

Gedurende een tiental maanden werd aan boord Hr. Ms. „Zeehond" een proef genomen met **Moravia-huidverf**. Telkenmale wanneer het schip gedurende dien tijd dokte, werd men getroffen door de afwezigheid van eenige noemenswaardige aangroeiing, zeer afstekende bij de aangroeiing van de rest van de huid.

Aan de beschrijving van het **dubbel-schroefschip „Sindoro"** van de Rotterdamsche Lloyd ontleenen wij het navolgende:

Afmetingen:	Lengte over dek	424	Eng. voet.
	Grootste wijdte	50	„ „
	Holte opperdek	31	„ „

In de ruime machinekamer, die geheel in overeenstemming is met de grootsche inrichting van het schip, bevinden zich in de eerste plaats de beide hoofdmachines, die een vermogen ontwikkelen van 4000 I.P.K. Zij zijn van het verticale quadruple expansie systeem met 4 cylinders en 4 krukken en gebalanceerd volgens het Yarrow, Schlick en Tweedy systeem, dat reeds sedert 1893 door de Maatschappij „de Schelde" toegepast,

---

Vice-Admiral TEN BOSCH, Amsterdam.

Ich danke Ihnen für die mir auf Anlass der Vereinigung mit den Offizieren meines Schulschiffs »Nixe" übersandten Grüsse, ebenso aufrichtig wie für die herzliche Aufnahme, welche in alt und oft bewaerther Gastfreundschaft deutsche Kameraden auf Ihrem heimathlichen Boden gefunden und deren erneute Bethaetigung mir zu grosser Freude gereicht hat.

WILHELM. I. R.

(De afschriften der telegrammen werden welwillend ter beschikking gesteld door Z.Exc. den vice-admiraal TEN BOSCH).

het schip volkomen bevrijdt van de voor de passagiers zoo hinderlijke trillingen, die vroeger een zeereis op snelvarende stoomschepen zoo dikwijls tot een kwelling maakten in plaats van tot een genoegen.

De cylinders hebben diameters van: H D - $19^1/_2$", 2e cylinder 28", 3e cylinder 41", L D cylinder 62", bij een gezamenlijke slaglengte van 45 Eng. duim.

De krukassen zijn evenals de druk- en schroefassen van nikkel-staal, hebben 12" diam. en bestaan uit onderling verwisselbare stukken.

De condensors vormen niet, zooals gewoonlijk, een geheel met de machines, doch zijn afzonderlijk opgesteld in de zijden van het schip. Het verkoelend oppervlak is 2896 vierk. voet per condensor.

Alle handels, zoowel als de telegrafen, bevinden zich tusschen de machine in elkanders onmiddellijke nabijheid, zoodat één persoon de beide machines kan bedienen.

Twee bronzen centrifugaalpompen met waaiers van 42" diam. leveren het circulatiewater. Zij worden gedreven door twee onafhankelijke stoommachines met stoomcylinders van 8" diam. en 8" slag. Een dezer machines drijft de pomp, terwijl de andere in reserve blijft. In de machinekamer bevinden zich verder nog:

Een hulpcondensor voor havengebruik met gecombineerde Tangyes lucht circulatie- en lenspomp.

Twee onafhankelijke Weir's pompen voor ketelvoeding.

Twee groote pompen met pompcylinders van 14" diam. en 18" slag voor het leegpompen der ballasttanks en het leveren van water voor dekwasch, brandblusch, sanitaire doeleinden en de twee hydraulische aschwipinrichtingen op de stookplaatsen.

Een tweecylinder stoommachinetje dat, door middel van dubbele overbrenging met worm en wormwiel, dient om de hoofdmachine te tornen.

Een groote Brown's hydraulische pomp met compound stoommachines en stoomaccumulator dient voor de beweging der kranen aan dek.

Een Quiggins zeewaterverdamper voor voedingwater met condensor voor drinkwater en afzonderlijke zoetwaterpomp.

Drie filters voor het reinigen van het voedingwater der hoofdketels en voor den hulpketel.

Een Weir's voorwarmer.

Twee dynamo's gedreven door twee cylinderstoommachines voor de levering van het electrisch licht.

Een groote Linde's ammoniak-ijsmachine.

Een hulpketel voedingpomp staat op de stookplaats.

Nog is in de machinekamer opgesteld een groote fan voor den geforceerden trek met een waaier van 96" diam., gedreven door 2 onafhankelijke stoommachines met cylinders van $7^1/_2$" diam. en 5" slaglengte, die evenals bij de circulatiepompen ieder voldoend vermogen ontwikkelen om de fan te drijven.

Een draai- en boorbank, door een der dynamo-machines gedreven, vergemakkelijken het uitvoeren van kleine reparaties aan boord.

Gezamenlijk hebben de verschillende werktuigen een aantal van 32 stoomcylinders.

De drie stoomketels hebben 13'6" gemiddelde diam. en zijn 21'4" lang. Zij worden aan beide einden gestookt en hebben ieder 6 Morrisons vuren van 3'4½" inwendige diam. Deze monden 2 aan 2 uit in gemeenschappelijke vlamkasten, die echter door een muur van vuurvaste steen in twee deelen worden gescheiden.

De ketels zijn geheel hydraulisch geklonken en bestemd voor een werkdruk van 225 lbs. met Howdens geforceerden trek. Het totaal verwarmend oppervlak der drie kelels bedraagt 11190 vierk. voet; het totaal roosteroppervlak 273 vierk. voet.

De ventilatie geschiedt volgens het Martin systeem door den dubbelen schoorsteen.

In de achtermachinekamer bevindt zich een ventilator met groote luchtkap op het sloependek, hetgeen ook daar een goede luchtverversching verzekert.

De donkeyketel voor havengebruik bevindt zich in de voorstookplaats in een nis. Het is een waterpijpketel van gewijzigd type Yarrow, hetwelk met de waterpijpketels van hetzelfde type van het s.s. „Willem, Prins van Oranje" der Stoomvaart-Maatschappij „Zeeland" een eerste toepassing is van dit soort ketels aan boord van koopvaardijschepen hier te lande.

De ketel is eveneens geconstrueerd voor een werkdruk van 225 lbs., heeft een verwarmingsoppervlak van 1016 vierk. voet en een roosteroppervlak van 34.7 vierk. voet.

De hoofdstoompijpen en de receiverpijpen aan de machines zijn van zacht staal, met de flenzen uit een massief stuk gesmeed, glad afgedraaid en uitgeboord.

De twee vierbladige schroeven zijn geheel van Stene & Markum brons vervaardigd.

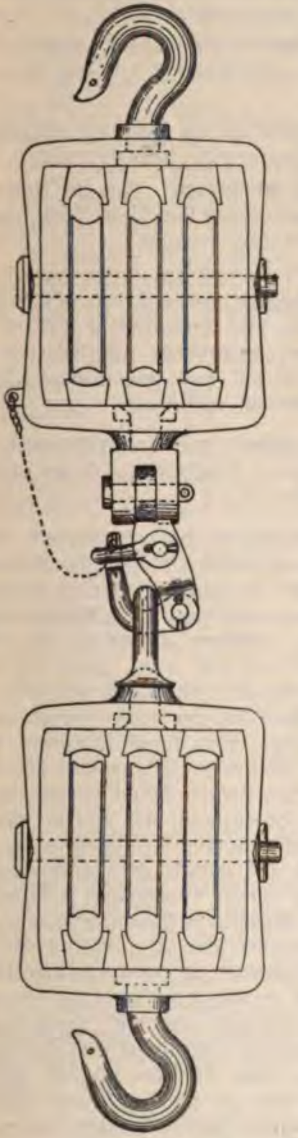
Het schip is gebouwd bij de Kon. Mij. „De Schelde" te Vlissingen.

Aan boord Hr. Ms. schoener **„Zeehond"** zijn thans **nieuwe blokken voor sloepstakels** in beproeving, waarvan bijgaande teekeningen een voorstelling geven. Het doel, dat men hiermede wenscht te bereiken, is de sloepsloopers te sparen, hetgeen verkregen wordt door, na het hijschen der sloep, de onder- aan de bovenblokken te verbinden, waardoor er alleen gedurende het hijschen en strijken der sloep spanning in de loopers is.

De verbinding der blokken wordt verkregen door het beslag van het onderblok aan de bovenzijde uit te smeden tot een oog, waarin het bovenblok met een aan de onderzijde van het beslag aangesmeden haak pakt.

Ten einde vlug strijken mogelijk te maken is deze haak ingericht in den geest van de bekende sliphaken, die men dikwijls op bakstagen der davits aantreft.

De goede verwachtingen betreffende de duurzaamheid der loopers zijn gegrond op de resultaten in Oost-Indië, o. a. aan boord Hr. Ms. „Borneo", door den (destijds) luitenant ter zee der 1ste kl. W. A. MOUTON verkregen.



Als nadeel, althans van de wijze, waarop het denkbeeld thans is uitgevoerd, kan men aanvoeren, dat de sloep aanmerkelijk lager komt te hangen, waardoor de kans op waterscheppen en stuk geslagen worden grooter wordt. Ook is het twijfelachtig of het strijken der sloep niet meer tijd zou vorderen dan bij de gewone inrichting, waardoor ze voor reddingsloepen minder geschikt zoude zijn.

DUITSCHLAND.

De gepantserde kruiser A, die den naam van „**Prinz Heinrich**" zal dragen, is 22 Maart van stapel geloopen. Voornaamste afmetingen zijn: lengte 120 M., breedte 19.6 M., gr. diepgang 7.33 M., waterverpl. 8868 ton. Een nikkelstalen pantsergordel van 100 mM. omgeeft het geheele schip; het pantserdek heeft een dikte van 50 à 70 mM. Voor 3 verticale triple-expansiemachines wordt stoom geleverd door 14 DÜRR-ketels, waarbij 15000 I.P.K. en 20.5 mijl ontwikkeld moeten worden; kolenvoorraad 700 ton.

Bewapening: II à 240 mM. (40 kal. snelv.) in twee torens van 100 mM., X à 152 mM. (snelv. 40 kal.) in de zijden, X à 100 mM. in torens en kazematten, X à 8.8 (30 kal.) met schilden op den bovenbouw, X à 3.7 cM. en 4 mitrailleuses à 8.8 mM. op den bovenbouw en in de marsen, IV lanceerinrichtingen van 450 mM. (boeg- en breede zijde onder water, hekbuis beschermd door pantsering).

(*le Yacht*).

Torpedoboot **S 90** is als eerste der 12 bij SCHICHAU in aan-

bouw zijnde hoogzeetorpedobooten afgeleverd. Met 7300 I.P.K. werd 36.8 en bij volle toelading 24.8 mijl geloopen. Bemanning 50 man. Met 1 Aug. kan de eerste divisie van 6 hoogzeebooten aan de najaarsmanoeuvres worden toegevoegd.

De nieuwe kanonneerbooten **„Tiger"** en **„Luchs"** zullen in plaats van 8.8 cM. snelv. kanonnen L/30, 10.5 cM. L/40 snelvuurgeschut bekomen.

Torpedobooten **S 1** en **S 3** worden uit de lijst der oorlogsschepen geschrapt. Spoedig zullen nog eenige andere volgen.

De mailstoomer **„Kaiser Wilhelm der Grosse"**, van de Noord-Duitsche Lloyd, heeft tijdens zijn laatste reis van New-York naar Bremershaven een snelheid van 22.63 mijl bereikt.

Na het aannemen der nieuwe vlootwet zal de bemanning der vloot geleidelijk zoodanig worden uitgebreid, dat elk voor den dienst gereed zijnd nieuw schip zijn bemanning kan ontvangen. In 1920 zullen alsdan aanwezig moeten zijn 1212 zeeofficieren, 283 officieren-machinist, 188 off. van gezondheid, 122 off. van adm. en 33746 onderofficieren en minderen.

Dar-el-Salaam, op de kust van Zanzibar, zal versterkt worden. Een droogdok zal er worden heengebracht, geschikt om de grootste kruisers en mailstoomers te bevatten.

Afwijkende van de ideeën gevolgd bij het ontwerpen der nieuwere schepen en terugkomende op oudere ideeën heeft men het plan het zwaar geschut aan boord der slagschepen en groote kruisers te vergrooten. Bij de oudere schepen als **„Wespe"-type** komt I kn. v. 30.5 cM. voor, bij de **„Sachsen"-klasse** VI 26 cM. kns. en bij de **„Brandenburg"-klasse** VI 28 cM. kns., maar bij de nieuwere schepen heeft men van de drie factoren, projectielgewicht, projectielsnelheid en vuursnelheid, de beide laatste als meest invloed hebbende laten gelden. Men heeft daarom de „Kaiser Friedrich III" en „Kaiser Wilhelm II" zoowel als de „Fürst Bismarck" met vier, de overige zware kruisers van het „Hertha"-type met II 24 cM. kns. bewapend, die echter snelvurende kanonnen zijn. Behalve vermeerdering van vuursnelheid koos men deze bewapening door de zoo groote gewichtsbesparing tegenover de grootere kalibers. Deze voordeelen schijnen echter niet meer overwegend te zijn tegenover die der zwaardere kalibers, waarmede men in staat is niet alleen den vijand af te weren, maar ook te vernietigen. Vermindering der nevenbatterij tot het verkrijgen van het beschikbare gewicht ter vermeerdering van het zware geschut brengt tevens het voordeel mede van vereenvoudiging in batterijgebruik, en zal voor de exercitiën enz. vooral vereenvoudiging aanbrengen, waar behalve 15 cM. kns. ook 10.5 cM. kns. staan. Het eerste wat nu noodig is om tot de invoering der grootere kalibers te komen, is het vinden van een snelvuursluiting evenals die voor de 24 cM. kns. nu bestaat.

(*Mitth. a. d. Geb. des Seew.*).

ENGELAND.

Vergelijkende kolenproeven tusschen de „**Minerva**” en „**High-flyer**”. „Minerva” is voorzien van cyl.-ketels, „Highflyer” van water-pijpketels. Beide schepen zijn ongeveer van dezelfde afmetingen.

1e proef. Drie tochten van 60 uur à 10 mijl.

„Minerva”	258 ton	„Minerva” 70 ton of 27 $^0/_0$ zuiniger verbruik.
„Highflyer”	328 „	

2e proef. Twee tochten van 60 uur à 14 mijl.

„Minerva”	380 ton	„Minerva” 83 ton of 22 $^0/_0$ zuiniger verbruik.
„Highflyer”	463 „	

3e proef. Twee tochten van 60 uur à 17 mijl.

„Minerva”	613 ton	„Minerva” 50 ton of 8 $^0/_0$ zuiniger verbruik.
„Highflyer”	663 „	

4e proef. Een tocht van 60 uur à 17 mijl.

„Minerva”	358 ton	„Minerva” 17 ton of 5 $^0/_0$ zuiniger verbruik.
„Highflyer”	375 „	

5e proef. Een 30 uurs vollekrachtproef.

„Minerva”	225 ton	„Minerva” 42 ton of 18 $^0/_0$ zuiniger verbruik.
„Highflyer”	267 „	

Na elke serie proeftochten was de „Minerva” na het vegen der vlampijpen en het schoonmaken der vuren weer gereed om zee te kiezen, terwijl de „Highflyer” 5 à 6 dagen noodig had om met behulp van veel extra-personeel weer voor den dienst gereed te komen. (*Marine Française*).

Het pantserschip „**Formidable**” van 15000 PK. en 18 mijl ter voltooiing thans op de werf te Portsmouth, zal niet gereed zijn voor het eind van het jaar en het zusterschip „**London**” niet voor 1901, hetgeen een uitstel van drie jaar veroorzaakt.

(*le Yacht*).

De torpedobootjager „**Albatross**” ontwikkelde bij zijn 3-uurs proeftocht 7784 I.P.K. met een snelheid van 31,5 mijl (gecontracteerd 8000 I.P.K. en 32 mijl).

De torpedojager „**Peterel**”, 300 ton, 6000 I.P.K., 30 mijl, is te water gelaten bij Palmer te Yarrow on Tyne, en gaat zijn proeftochten doen te Portsmouth. (*le Yacht*).

De beide vlaggeschepen van het Kanaal-Eskader „**Majestic**” en „**Magnificent**”, zoomede de schepen der groepskommandanten „**Hannibal**” en „**Jupiter**” krijgen inrichtingen voor telegrafeeren zonder draad.

Bij het Middellandsche-Zee-eskader worden proeven genomen met het uitwendig grijs schilderen van de „Revenge” en het transportschip „Vulcan”. Indien dit voldoet zullen alle schepen van het eskader op deze wijze geschilderd worden.

De admiraliteit heeft besloten een **torpedoschool** op te richten te Sheerness voor de Oostelijke havens, ten einde te vermijden, dat officieren van Chatham naar Portsmouth gezonden moeten worden om instructie te krijgen.

Voorloopig zal de oude „Invincible" als zoodanig dienst doen.

De kruiser „**Hyacinth**" deed onlangs den 8-uurs proeftocht, ontwikkelde hierbij 10536 I.P.K. voor een snelheid van 19,4 mijl; kolenverbruik 0,72 KG. per I.P.K.

Een nieuw troepenschip „**Hardinge**" is in aanbouw. Lengte 124 M., breedte 15,5, waterverpl. 6520 ton. Het schip is voorzien van twee schroeven. Snelheid 18 mijl. Vermogen 18000 I.P.K.

Twee korvetten van hetzelfde type „**Vestal**" en „**Shearwater**" zijn te Sheerness van stapel geloopen. (Lengte 54.8, breedte 10, diepgang 3.95 M., waterverpl. 980 ton).

Torpedobooten **45** en **54**, die geen militaire waarde meer bezitten en slechts 10 mijl loopen, worden voorzien van NORMAND-waterpijpketels.

Het pantserschip „**Glory**" (12.900 ton) heeft zijn 8 uurs vollekrachtproeftocht met geforceerden trek gedaan; met 18.6 K.G. druk in de ketels werden 13745 I.P.K. ontwikkeld (in plaats van 13500) en 18.12 in plaats van 18.5 mijl behaald. Kolenverbruik 0.71 K.G. per I.P.K.

De „**Viper**" heeft nu met 11000 I.P.K. 35.5 mijl behaald.

Het marinebudget 1900—1901 bedraagt ± *f* 344.000.000, zijnde ± *f* 12.000.000 meer dan het vorige jaar. Het personeel zal worden vermeerderd tot 114.880 man. Op stapel zullen worden gezet op 's Rijks werven 2 slagschepen, twee gepantserde kruisers 1e kl., één id. 2e kl., twee id. 3e kl., bij particulieren 4 gepantserde kruisers, twee rivierkanonneerbooten en 2 torpedobooten.

De torpedo-kanonneerboot „**Skipjack**", 735 ton en 21 mijl, is voorzien van nieuwe machines en waterpijpketels.

Torpedobootverwoester „**Earnest**", welke onlangs te Tanger aan den grond liep, kon kort daarna met één machine en twee ketels met 21 mijls vaart stoomen. Hieruit is de conclusie te trekken dat deze soort vaartuigen niet zoo spoedig buiten gevecht zullen gesteld worden als algemeen wordt aangenomen. „Earnest" behoort tot de tweede groep van bij LAIRDS bestelde 30 mijls torpedodestroyers.

Kruiser 3e klasse „Pandora", in Januari '98 op stapel gezet, is te Portsmouth van stapel gelaten. Zij is de laatste en 11e van het „Pelorus"-type.

De korvet „**Condor**" van 980 ton heeft hare proeftochten geëindigd. Met 16.26 K.G./cM^2 stoomdruk werd 1462 I.P.K.

ontwikkeld met gemiddelde vaart van 13.68 mijl. Kolenverbruik 0.70 K.G. per uur per I.P.K. De bewapening zal bestaan uit VI kns. van 10.2 cM. en IV à 4.7 cM. snelvuur, benevens 2 mitrailleuses. Bemanning 104 koppen. *(le Yacht).*

Kort geleden zijn de resultaten van het **prijsschieten** met geschut gepubliceerd. Er werd gevuurd met een vaart van 8 mijl in twee runs ieder van 6 minuten en op afstanden van 1280—1828 M. Het zware geschut van 34—41 cM., waarvan er op de 16 slagschepen 60 aan boord waren, gaf gemiddeld een gunstig resultaat, daar van 307 schoten ± 30 % treffers waren; op de „Rodney" werd zelfs 69 % bereikt. Met het nieuwe 30.5 cM. staaldraadgeschut werd 29.1 % treffers verkregen, waarvan op de „Victorious" 59 %. De 30 cM. kns. van de „Collingwood" en „Colossus" gaven 32.4 %; het 25 cM. geschut 29 % treffers. De beste resultaten werden verkregen met het 23 en 20 cM. geschut, waarbij gemiddeld 43.6 % treffers verkregen werd, waarbij de „Powerful" het hoogste percent, n.l. 70 % en „Mersey" het laagste, n.l. 8 % verkreeg.

Met de 15 cM. achterlaadkanonnen gaven 285 schoten, 44 % treffers, het hoogst bereikte percentgetal, dat nog hooger geworden zou zijn zoo de „Royalist" geschoten had als de andere schepen, terwijl zij nu door 10 misschoten het gemiddelde percentage zeer deed dalen.

Met het snelvuurgeschut werden niet zulke goede resultaten verkregen; hiermede werd geschoten op afstanden van 1280 tot 1460 M. met een vaart van 12 mijl, waarbij de schoten in 2 minuten afgegeven moesten worden. Er namen 42 schepen met 313 kns. aan het vuur deel, en hierbij werd 28 % treffers verkregen, waarbij er schepen waren die 58 %, 54 % en 53 % bereikten, doch ook andere met slechts 11.8 % en 5 %. Met de 10 en 12 cM. kns. onder dezelfde omstandigheden vurende werd met 2462 schoten gemiddeld 33 % treffers verkregen, waarvan de „Niger" 78 %, doch een ander 4 % behaalde. Hoewel er niet opgegeven wordt hoeveel schoten elk kn. in die 2 minuten moest doen, wordt er wel op gewezen dat de eischen bijzonder hoog waren voor het snelvurend geschut.

„Army and Navy Gazette" wijst er op hoe de resultaten bij de verschillende schepen uiteenloopen, wellicht doordat op verscheidene schepen de oefeningen niet zorgvuldig genoeg worden geleid, en stelt ook voor dat evenals bij het leger de kommandeurs bij het niet voldoen aan zekere te stellen eischen bij het schijfschieten hun voorrechten als kanonnier zullen verliezen.

(Mitth. a. d. Geb. des Seew.).

FRANKRIJK.

De korvet „**Mutine**" is te water gelaten bij LAIRD te Birkenhead op den 1[en] Maart; lengte 54.9 M., breedte 9.9 M., diepgang 3.5 M. en waterverplaatsing 1000 ton. De ketels zijn BELLEVILLE-

waterpijpketels, 1100 I.P.K. nat. trek en 1400 I.P.K. geforc. trek zullen respectievelijk 12.5 mijl en 13.25 mijl geven. De bewapening zal bestaan uit VI kns. van 102 mM. en IV van 47 mM. snelv. en 2 mitrailleuses. De bemanning wordt 104 man.

(*le Yacht*).

De kanonneerboot „**Zelée**" is te Rochefort van stapel geloopen. Lengte 56 M., breedte 8 M., diepgang 3.3 M., waterverpl. 646 ton. Bewapening: II kns. van 10 cM., IV van 6.5 cM. en IV van 3.7 cM. (snelvurend). Een machine van 900 I.P.K. met NICLAUSSE-ketels zal een vaart van 13 mijl verzekeren. Bemanning 75 koppen.

(*Mitth.*).

De gepantserde kruiser „**l'Amiral de Gueydon**" is te water gelaten op de werf te Lorient. Dit is de eerste van de drie zusterschepen „Montcalin", „l'Amiral de Gueydon" en „Dupetit-Thouars".

(*Internation. Revue über die gesammten Armeen und Flotten*).

Twee slagschepen van 15000 ton zullen in het volgend jaar aangebouwd worden. Lengte 133.8 M., breedte 24.2 M. diepg. 8.37 M., waterverpl. 14865 ton; zij bekomen drie schroeven en drie triple-expansie-machines van 17465 I.P.K. met waterpijpketels. Normale kolenvoorraad 905 ton, grootste voorraad 1830 ton, waardoor bij volle kracht een rayon d'action van 930 mijl, bij 18-mijlsvaart eene van 1800 en bij voordeeligste vaart eene van 8400 mijl gewaarborgd is. Bewapening: IV kns. van 30.5 cM., XVIII van 16 cM., XXVI van 4.7 cM., II van 3.7 cM. (snelvurend) en V lanceerinrichtingen, waarvan II onder water. Bemanning: 42 officieren en 780 schepelingen. De kosten bedragen 34.542.704 frs.

(*Mitth.*).

Een nieuwe gepantserde kruiser „Amiral Aube" wordt gebouwd bij de „Société des Ateliers et Chantiers de la Loire", welke vóór Juni 1903 voor 19.935.000 frs. moet afgeleverd zijn, artillerie en torpedo-inrichtingen niet hierin begrepen. Deze kruiser is van het type „Marseillaise". Lengte 138 M., breedte 20,2 M. Vermogen 20500 P.K. en grootste vaart 21 mijl. De pantsering wordt vervaardigd van geharveyiseerd staal.

(*Mitth.*).

Na een reeks goed geslaagde officieele proeftochten is de onderzeesche boot „**Mone**" aangenomen. Deze boot zal nu voortaan tot de werkelijke vloot behooren. Het zal nu nog moeten blijken hoe het vaartuig op den duur in de practijk voldoet, hetgeen dezen zomer zal geschieden door het bezoeken van alle belangrijke plaatsen aan het Kanaal. In dit betrekkelijk nauwe vaarwater zal de „Mone" met 100 mijl „rayon d'action" een kostbaar verdedigings- en aanvalsmiddel zijn.

Torpedoboot **No. 213**, gebouwd bij NORMAND, heeft bij de 3-uurs-volle-krachtsproef een gemiddelde snelheid van 26.87 mijl behaald, bijna 3 mijl meer dan bedongen was, waardoor deze boot de snelste is van de Fransche marine. No. 212 van dezelfde werf behaalde eenigen tijd geleden gemiddeld 26.81 mijl. Beide booten zijn 37.5 M. lang bij 86 ton waterverplaatsing.

Torpedokruiser „**Framée**" is te Nantes van stapel geloopen.

De onderzeesche boot „**Goubet No. 2**" heeft de beproevingen omtrent stabiliteit, dichtheid, bewoonbaarheid, drijfvermogen en omtrent het vermogen om op een bepaalde diepte te blijven met goed gevolg ondergaan.

De kruiser „**Guichen**" werd voorzien van het TEMPERLEY-toestel om in zee kolen te kunnen overnemen, waartoe een derde mast is aangebracht.

Kruiser 1e kl. „**Tage**" wordt voorzien van nieuwe ketels en machines en al het hout van boord verwijderd.

Torpedobooten 41 en 42 worden uit de lijst van de actieve schepen geschrapt.

Bij den bouw van de nieuwe onderzeesche boot „**Narval**" zouden zich verscheidene moeilijkheden voordoen, waarom ook voorloopig de arbeid aan de beide zusterschepen gestaakt is, tot dat deze zijn overwonnen. Het hoofdbezwaar zou bestaan in het veranderen der drijfkracht, als nl. van vaart aan de oppervlakte met stoom wordt overgegaan tot vaart met electriciteit onder water.

Een ongeluk bij het lanceeren van torpedo's op bewegend doel had plaats a/b. van de „**Cyclone**". Het lanceeren had plaats op een schijf met 10-mijlsvaart, gesleept door de „Cyclone" op een sleeptros van ± 200 meters. De „Flibustier" naderde ten einde uit de boegbuis te lanceeren. Door onbekende oorzaak kreeg de torpedo afwijking en ging vóór de „Cyclone" over. De „Flibustier" manoeuvreerde daarna en lanceerde een tweede torpedo uit haar torpedokanon. Evenals bij het eerste schot kreeg de torpedo een linksche afwijking, ging recht op de „Cyclone" af en trof het voorschip op 46 cM. van den voorsteven na eenigen tijd aan de oppervlakte geloopen te hebben. Na een gat in 't schip te hebben gestooten, werkte zij zich los en liep nog eenigen tijd door. Daar het getroffen compartiment slechts klein was, had het ongeval geen verdere gevolgen en kon de „Cyclone" Toulon bereiken, waar zij in het droge dok werd opgenomen. De reparatie zou slechts enkele dagen duren.

(*le Yacht*).

Tijdens schijfschieten in eskaderverband werd de „**Hallebarde**" aangevaren door het pantserschip „Gaulois". Laatstgenoemd schip met zeer matige vaart stoomende, trof de „Hallebarde" aan SB. achter, ter hoogte van het voorlaatste water-

dichte compartiment, welk compartiment geheel vol liep. Dank zij de deugdzame waterdichte sluiting werd het instroomende water tot dit gedeelte beperkt en kon het schip Toulon met 10-mijlsvaart bereiken, geëscorteerd door een torpedojager. In het droge dok opgenomen bleek dat 6 spanten zwaar ontzet waren en de huid over dit gedeelte was weggescheurd. Het schip was gebouwd bij NORMAND.

(*le Yacht*).

ITALIË.

Vier nieuwe kruisers, lang 122 M., zullen naar plannen van den ingenieur VITTORIO CUNIBERTI gebouwd worden.

(*le Yacht*).

Torpedojager „**Freccia**" is te Elbing van stapel geloopen.

De verbouwing der pantserschepen „**Italia**" en „**Lepanto**" zal voornamelijk bestaan in het vervangen van het gordelpantser door nikkelstaal; de zich op het bovendek bevindende dekhuizen enz. worden voor het grootste deel weggenomen en de gewonnen ruimte benuttigd tot vermeerdering der artillerie voor boeg- en retraite-geschut. Munitieaanvoer, beweging van het zware geschut enz. zal geschieden door electriciteit. De munitie voor het snelvuurgeschut wordt vermeerderd.

JAPAN.

Op het slagschip „**Schiksschima**" bevindt zich in elke kasemat een aanwijzer, die de van uit den commandotoren aangegeven schootsverheid aangeeft. Met een afstandmeter van BAR en STROUD (zie „Marineblad" jaarg. 3 n°s. 2 en 3 blz. 568) wordt de afstand geobserveerd en onmiddellijk aan den vuurleider bekend gemaakt. Merkwaardig is hier aan boord het laadmechanisme van de boven-water-boegbuis, op de wijze zooals dit bij de moderne snelvuurkanonnen geschiedt.

RUSLAND.

Kruiser 1e kl. „**Diana**", in October van stapel geloopen, kan zoo noodig 1430 ton kolen bergen. De normale voorraad is 907 ton. Met deze voorraden kunnen met 10-mijls vaart resp. 5606 en 3648 mijl worden afgelegd. — Het pantserdek is in 't midden 37, in de zijden 63 m.M. dik. Het bestaat uit 240 platen van de navolgende compositie: 8 % nikkel, 0,9 % koolstof, 0,3 % phosphor, 0,5 % silicium, 0,5 % zwavel en 4 % mangaan.

De pantserdekkruiser „**Askold**" is te Kiel te water gelaten. Lengte 130 M., breedte 15 M. Het pantserdek is 70 m.M. in het midden en 38 m.M. dik op het hor. gedeelte. Met 19000 I. P. K. zal met kunstmatigen trek 23 mijl gemaakt moeten worden. De snelvuurbewapening zal bestaan uit: XII à 152 m.M., beschermd door 127 m.M. pantser; XII à 76 m.M., X à 47 m.M., IV lanceerinrichtingen, waarvan 2 in de breede zijde onder water.

Een beschermde kruiser van 6600 ton, 11600 I. P. K. en 20 mijl, is gereed om te water gelaten te worden op de Heva.

(*le Yacht*).

Een nieuw pantserschip voor kustverdediging van het type **„General Admiral Apraxin"**, doch grooter, wordt binnen korten tijd op stapel gezet. De pantsering zal zeer hoog worden opgetrokken en zal twee boven elkaar geplaatste kasematten in het midden van het schip beschermen; de bewapening zal buitengewoon krachtig zijn; het zwaarste geschut is van 20 c.M. in torens.

De torpedobootjager **„Som"** van 350 ton heeft bij haar eersten proeftocht, met alle gewichten aan boord, 27 mijl geloopen.

Het gepantserde torenschip **„Sinope"** van 10200 ton, 13000 I. P. K. en 19 mijl, wordt voorzien van BELLEVILLE-ketels.

Elf torpedobooten type **„Sokol"**, van 300 ton en 30 mijl, zijn in aanbouw.

De haven van Libau, nu haven Alexander III genoemd, is reeds als werf van aanbouw in gebruik. In het droge dok n°. 1 zijn reeds 10 torpedobooten in aanbouw. Dit dok is lang 182 Meter, met een ingangsbreedte van 26 Meter en een diepte van 9.14 Meter.

De torp.-verwoesters **„Krecet"** en **„Korson"**, van 240 ton, zijn afgeleverd. Ofschoon de YARROW-ketels eerst voor het stoken van naphtha zouden worden ingericht, is hiervan afgezien na den onbevredigenden uitslag der proefnemingen.

Het pantserschip voor kustverdediging **„General Admiral Apraxin"**, dat op het eiland Hogland aan den grond zit, werd door ijspersing nog dichter naar de riffen verplaatst, terwijl het een gat in den romp bekwam. In 't voorjaar zullen de voorste pantserplaten en het geschut van 25 c.M. afgenomen worden en hoopt men het schip vlot te krijgen.

De proeven van torp.-boot n°. 114 met het stoken van naphtha gaven 1,03 K.G. per I.P.K. Volkomen verbranding had plaats en totaal geen rook. Men hoopt een dergelijk resultaat te verkrijgen op boot 129 met waterpijpketels.

Het Marine-budget voor 1900 geeft een totaal bedrag van 87.564.700 roebel; 3.000.000 roebel is uitgetrokken voor verbetering der havens Wladiwostok en Port-Arthur.

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

Torpedoboot **„Bailley"** van 235 ton, 5600 I. P. K. en 30-mijls vaart is te water gelaten.

De onderzeesche boot **„Plunger"** is van Baltimore, waar zij gebouwd werd, overgebracht naar de werf van TRIGG te Richmond,

om belangrijke verbeteringen in de machines en algemeenen bouw te ontvangen. De Trigg Company zal trachten van deze boot in alle opzichten een succeswerk te maken.

(Army and Navy).

De kruiser **„San Francisco"** wordt gedeeltelijk gewijzigd, de betimmering wordt veranderd en evenals de dekken van staal vervaardigd. Evenzoo zal de **„Boston"** worden gemoderniseerd door vervanging van ketels en machines. Het geschut zal vervangen worden door snelvuurkanonnen. Dekken en bovenbouw worden onbrandbaar gemaakt.

De torpedoboot **„Somen"**, van 145 ton, gebouwd bij SCHICHAU, moest 20 mijl loopen. Bij herhaalde proeftochten te New-York is 17.5 mijl niet overschreden. Zij zal nu gebruikt worden als reserve voor de kustbewaking.

Het personeel bestaat thans uit 1052 officieren en 14996 man, maar als alles wat in aanbouw is, gereed is, zullen nog 863 officieren en 10300 man noodig zijn. Waarschijnlijk zal het aantal adelborsten per jaar met 100 vermeerderd worden.

De onderzeesche boot **„Holland"** deed nieuwe proeftochten. Na onderdompeling kon zij met groote juistheid varen en lanceerde een torpedo.

(le Yacht).

De **„Newark"** ondervond gedurende de laatste maanden bijzonder veel last van lekke condensorpijpjes en van de daaraan verbonden nadeelen ten opzichte van hare ketels.

Het pantserschip **„Massachusetts"** deed den 25^{en} December een tweede proef met MELLER's toestel tot overschepen van kolen in zee (zie „Marineblad", 8^{e} afl., jaarg. 1899—1900). Twintig mijl beoosten Sandy Hook werden binnen 80^{m} 160 zakken overgenomen, overeenkomende met ruim 20 ton per uur. De afstand der beide schepen was 128 Meter.

De eerste oefening der nieuw aangenomen manschappen wordt gereorganiseerd. Komen deze van de „landbevolking", dan krijgen zij alvorens op de eigenlijke oorlogsschepen te worden ingedeeld, een vóóroefening op volgetuigde opleidingsschepen, welke voorzien zijn van hulpstoomvermogen, waarop een kern is van geoefende manschappen. Hiervoor komen in aanmerking de „Hartford", Mohican", „Adams", „Alliance" en „Essex" (met barkstuig) en het stoomschip „Lancaster" (fregatstuig), terwijl nog wordt voorgesteld de aanbouw van twee composiet volgetuigde schepen, elk voor een bemanning van 500 koppen.

Volgens de „West-Minster Gazette" werden door het Amerikaansche opnemingsvaartuig **„Nero"** tijdens het doen van diepzeeloodingen voor den kabel door den Stillen Oceaan, de grootste tot nu toe bekende diepten gevonden. Een looding bij Quam

Island gaf 5160 vaam, een tweede aan den tegenovergestelden kant van het eiland 5269 vaam, zijnde dieper dan de hoogte van den hoogsten berg op aarde. Tot nog toe waren de grootste diepten 4656 vaam in den Stillen en 4561 in den Atlantischen Oceaan.

(Volgens „Engineering" 10 Febr. '99 is dit laatste minder juist, daar tusschen Auckland en Tong Archipel 4762 werd gevonden, terwijl de „Pinguin" in 1895 op 23° 40′ ZBr. en 175° 10′ WL. op ± 4899 vaam nog geen grond loodde. Volgens JUSTUS PERTHES Taschenatlas treft men op 30° 25′ ZBr. en 137° 39′ W.L. een diepte aan van 9427 M. = 5151 Eng. vademen.

(RED.)

Proeven zijn genomen naar aanleiding van een uitvinding, om het electrisch zoeklicht aan boord van oorlogsschepen te doen vervangen door een ander middel om den tegenstander te ontdekken. De uitvinding zou bestaan uit een granaat gevuurd uit een 10—20 cM. kanon, welke ontploft bij aanraking van het wateroppervlak en een gas doet vrij komen, dat brandende, de zee over eene groote oppervlakte verlicht. Het voordeel hiervan is, dat de plaats van het schip, dat het andere wil verkennen, verborgen blijft, hetgeen bij electrisch zoeklicht niet het geval is.

(*Army and Navy Journal*).

Een jaar uitstel werd verleend aan de contractanten voor de levering van torpedobooten en verwoesters, wegens de groote schaarschte aan staal.

Een nieuw type **onderzeesche boot** is aan het gouvernement voorgesteld. De romp zou met 4 of 5 verbindingen onderwater worden opgehangen aan een grooten drijver, gevuld met cellulose, om onzinkbaar te zijn. Een gepantserde toren zou dien passeeren en zich even boven de oppervlakte verheffen. Het ondergedompelde vaartuig blijft dan altijd op dezelfde diepte. Een machine zou 15 mijl snelheid geven.

Bij de **beproeving der 15 cM. snelv. kn.** van VICKERS SONS en MAXIM, werd met een lading Amerikaansch R. B. 887 M./sec. aanv. snelh. bereikt, in Engeland met cordiet 875 M./sec., maar met die zelfde lading te Indianhead slechts 823 M./sec.

De nieuwe 5.7 cM. snelv. kns. kunnen 60 schoten in de minuut doen tegen de oudere 20 schoten. Het sluitmechanisme is half automatisch; maar er hangt veel af van de vaardigheid der bedieningsmanschappen, vooral van n°. 1 en 2, van wie n°. 2 laadt en de automatische inrichting te werk stelt. Op het oogenblik dat de commandeur het sluitstuk doet sluiten valt het schot en opent het sluitstuk weder automatisch; n°. 2 moet dus in staat zijn iedere seconde een patroon in te brengen. De mogelijkheid voor ongelukken is bij zulke groote vuursnelheid vergroot, daar het licht zal voorkomen, dat n°. 1 te snel wil afvuren waardoor n°. 2 in gevaar komt.

De munitieaanvoer moet bij dit geschut ook veel grooter zijn, dan tegenwoordig het geval is, en als men bedenkt dat bij het jagen der Spaansche kruisers door de Amerikanen 7000 schoten met 5.7 cM. kns. werden gedaan, rijst de vraag op hoe groot dit getal zou zijn met bovenstaand geschut, en stelt de „Army and Navy Gazette" dan ook de vraag of het werkelijk wel zulk een voordeel is de vuursnelheid van deze geschutsoort te verhoogen.
(*Mitth.*).

De Brown C[ie] heeft **een nieuw staaldraadkanon** v. 25.5 cM. vervaardigd, waarbij de kernbuis eerst omgeven is met 282 stalen segmenten van 6 mM. dikte, die zich over de geheele lengte uitstrekken. Het kan. is 45 kal. lang en weegt 30 ton, vuurt met 136 K.G. rookvrij buskruit een projectiel van 272 K.G. met een V_0 van 915 M.
(*le Yacht*).

Het „Ordnance-Department" is begonnen met proeven te nemen met **een nieuw springmiddel, marsite**, uitgevonden door M. Hathaway. De samenstelling is niet bekend maar is bijna gelijk aan die van het jovite, bij het leger in gebruik. Het is een of ander nitraat, en ziet er uit als donkere klei. Tot de ontsteking is noodig een buis met detonator, die het springmiddel ontbrandt en de noodige impuls geeft.
(*le Yacht*).

In **het jaarlijksch rapport van den Chef der Artillerie** komt het volgende o. m. voor.

Voor het aanstaande jaar is 6 503 124 doll. noodig, waarvan 250 000 d. tot aanschaffing van geschut voor de auxiliaire kruisers, 4 000 000 d. voor de artillerie der voor aanbouw toegestane schepen.

Van de 30.5 cM. kns. L/40 is nog geen enkel gereed, evenmin van de 12.7 cM. kns. L/50. In het laatste jaar werden 63 kanonnen vervaardigd, 17 in aanmaak zijn reeds ver gevorderd en 28 veranderd in snelvurend geschut.

De nieuwe kanonnen hebben een vergroote verbrandingsruimte, hunne lengten zijn bij 25 en 30.5 cM. 40 kal., bij 20 cM. 45 kal., bij 7.6, 10, 12.7 en 15 cM. 50 kal.

Bij de eerste nieuwe kanonnen van 10.5 cM. werd met rookvrij buskruit een V_0 van 911 M./sec. verkregen, met speciaal hiervoor te ontwerpen kruit hoopt men nog betere resultaten te verkrijgen.

Bij een der twee in aanmaak zijnde 20 cM. kns. van nikkelstaal wordt een Haeselers snelvuursluitstuk gemaakt, dat bij beproeving met een kn. v. 10 cM. zeer goede resultaten gaf, overigens wordt het nieuwe geschut van Welins schroefsluiting voorzien, waardoor de sluitstukken lichter en beter zijn dan bij het oudere geschut.

De 12.7 cM. en 15 cM. kns. L/40 kunnen electrisch of mechanisch ontstoken worden.

Er worden geen metalen hulzen meer gebruikt.

Nieuwe affuittypen zijn voor verschillende vuurmonden in aanmaak.

Een nieuw 14 pr. kn. (7.6 cM.) is met affutage nog in aanmaak, en is bestemd voor de torpedobootverwoesters en als nevenbewapening voor nieuwe slagschepen en kruisers. Dit geschut zal op 2750 M. met een trefsnelheid van 427 M./sec. een 38 mM. dikke nikkelstalen pantserplaat of 30 mM. KRUPP-pantser nog kunnen doorboren.

Al het nieuwe geschut wordt van telescoop-richtmiddelen voorzien en krijgt de richtmiddelen voor dag- en nachtgebruik van den Luit. H. D. TISDALE.

Op de „New-York" en „Alabama" werden nieuwe projectielaanvoerinrichtingen aangebracht voor de 20 cM. kns. in de torens, dergelijke zijn in aanmaak op de „Oregon", „Olympia" en „Massachusetts."

Op de nieuwe slagschepen zal een leiding tot afkoeling der munitiebergplaatsen aangebracht en beproefd worden.

Op alle schepen wordt nu slechts meer rookvrij buskruit verstrekt.

De 30 cM. kns., die op de nieuwe schepen de 33 cM. kns. van vroeger vervangen, verschieten een 382 K.G. zware granaat met een V_0 van 832 M./sec., hetgeen 8740 M. T. energie aan de monding geeft. Op 2750 M. doorboren zij 454 mM. nikkelstaal tegen 404 mM. met de 33 cM. kns. De 15 cM. kns. zullen een V_0 van 884 M./sec. geven, dus 1808 M. T. energie, en zullen op 2750 M. 134 mM. geharveyiseerd nikkelstaal doorboren. De 12.7 cM. en 10 cM. kns. L/40 zullen een V_0 van 914 M./sec. geven.

Na den oorlog heeft geen aankoop van bruin buskruit meer plaats gehad, de aanwezige voorraad wordt voor het schijfschieten verbruikt. Slechts rookvrij buskruit wordt meer aangeschaft, dat goed voldoet en zelfs bij hooge temperaturen nog stabiel is. De stabiliteit hangt veel af van volkomen droging, waarvoor tegenwoordig 4—6 weken noodig zijn, men hoopt echter een middel te vinden om dit te bespoedigen.

(*Mitth. a. d. Geb. des Seew.*).

OOSTENRIJK.

Op de torpedoboot „**Adler**" heeft den 22[en] Juli van het vorige jaar een ketelontploffing plaats gehad, waarvan de oorzaak onbekend is gebleven. De overgebleven bemanning had tijdens de ontploffing eerst een hevigen schok en daarna een kort gedreun, dat met een zwaren slag eindigde, waargenomen; hierna kwam een hagel van stukken en splinters en een regen van heet water op het achterdek neer. Het vaartuig bleef voor eenigen tijd in een nevel gehuld, en eerst nadat deze opgetrokken was, kon men de averij overzien. Het dek boven het ketelruim was weggeslingerd, waardoor een gapende bres werd gevormd; de ketel werd van zijn fundatie afgescheurd en naar boven geslingerd, zoodat hij met een sterken boog overboord ging; de mast vloog

in de hoogte en viel daarna op het dek; de stuurboordsschoorsteen hing buiten boord, bakboordsschoorsteen was voorover gevallen; het bovenste deel van het schot tusschen de machinekamer en ketelrnim was midden doorgescheurd; alles wat op het dek boven het ketelruim stond, o.a. de jol, werd in de lucht geslingerd; het dek achter het ketelruim geleek een puinhoop, het voordek daarentegen was onbeschadigd.

Inmiddels was de boot, of juister gezegd het wrak, dwarszeesch gekomen en begon sterk te rollen, daarbij veel water overnemende, dat in het ketelruim stroomde. Om haar uit deze gevaarlijke positie te krijgen, die onvermijdelijk binnen korten tijd den geheelen ondergang van het vaartuig tengevolge zou hebben gehad, werd zij met behulp van de riemen voor den wind gebracht en een noodzeil, dat van den kluiver en tenten gemaakt werd, over den toren en twee nog ongeschonden tentstutten gespannen, waardoor zij voor den wind kon worden gehouden.

In de „Marine Rundschau" van Maart 1900 wordt door den Marinebaumeister Süszenguth een overzicht gegeven over de Marine's wat aanbouw enz. aangaat in 1899 en vindt men onder de algemeene inleiding het volgende:

Het verloopen jaar teekent zich door de steeds voortgaande ontwikkeling der industrie, door nieuwe uitvindingen en het ten nutte brengen der lessen, die getrokken konden worden uit den Spaansch-Amerikaanschen oorlog.

Het groote slagschip blijft in alle landen, behalve in Frankrijk waar een strooming tegen dit type bestaat, onbeperkt zijn waarde als voornaamste bestanddeel der vloten behouden. Overal heeft men echter door een grooter pantseroppervlak de bescherming tegen de vernielende uitwerking der explosieve granaten van middelbaar kaliber vermeerderd. In plaats van het bij de vroegere typen aangebrachte ééne pantserdek, zijn op de in '99 in aanbouw gebrachte schepen zoover is na te gaan twee pantserdekken aangebracht, waarvan het zwaarste midscheeps pl.m. 1 M. boven de waterlijn ligt en aan de zijden bij de onderzijde van het gordelpantser eindigt. Een tweede dunner pantserdek ligt horizontaal hooger en geeft voornamelijk het geschut van middelbaar kaliber bescherming. Dit geschut bestaat uit 15 tot 16 cM. snelv.kns. en is meestentijds in een kazemat opgesteld, van alle zijden met 100 tot 175 mM. dik gehard pantser beschermd, en door een pantserdek gesloten. Dê stukken zijn door schotten tegen scherven beschermd. Ongeveer $^1/_3$ der kanonnen van middelbaar kaliber kan het boeg- of hekvuur versterken. Gewoonlijk zijn nog eenige 15 of 16 cM. kns. ieder in een kazemat opgesteld (Engeland, Japan, Duitschland) of in torens (Frankrijk) tot versterking van bovengenoemd vuren.

Het zware geschut bestaat uit 24 cM. kanonnen (Duitschland, Italië, Rusland, [gedeeltelijk]) of uit 28 cM. tot 30.5 cM. kns. (Engeland, Japan, Amerika), gewoonlijk paarsgewijze in

torens voor- en achteruit midscheeps opgesteld en met een zoo groot mogelijk schootsveld (tot 280°).

De dikte van het gordelpantser is door de KRUPP-platen verminderd. Het nieuwe geharde nikkelstaalpantser is gelijkwaardig met smeedijzerpantser van 2 à 3 maal de dikte. De grootste dikte is nu in Frankrijk, Duitschland en Amerika 30 cM., Engeland en Japan 22.5 à 17.5 cM.; terwijl de gewichtsbesparing is benut tot het vergrooten van het gepantserde gedeelte. Op alle nieuwe schepen loopt het pantser midscheeps tot het opperdek door en geeft hierdoor een beschermde opstelling voor het 15 cM. geschut.

De waterverplaatsing ligt ongeveer tusschen 12000 ton (Duitschland, Frankrijk, Italië, Rusland, Amerika) en 15000 ton (Engeland, Japan). Deze laatste mogendheid heeft met de „Asahé" en „Mikasa" de grootste pantserschepen der wereld in aanbouw.

De geprojecteerde snelheid is gewoonlijk 18 mijl; de „Duncan"-klasse van Engeland en de „Asahé" van Japan maken echter 19 mijl en de meeste nieuwe Italiaansche schepen moeten 22 mijl bereiken.

Deze laatste heeten slagschepen, maar naar de algemeen geldende indeeling zou men, zoover de gegevens bekend zijn, ze beter tot de gepantserde kruisers kunnen rangschikken, maar het bewijst hoe moeilijk het is een scherp onderscheid tusschen beide typen van schepen te trekken. Over het algemeen is het gordelpantser der kruisers dunner en hebben deze schepen minder zware artillerie, waardoor meer snelheid en rayon d'action dan slagschepen. De dikte van het pantser ligt tusschen 100 mM. op de „Defaix"-klasse en 200 mM. op de „Fürst Bismarck", gewoonlijk 150 mM.

De vergrooting van het gepantserd oppervlak heeft bij deze schepen plaats gehad evenals bij de pantserschepen en in Engeland is dit nu bij beide soorten schepen hetzelfde.

Het zware geschut ligt tusschen 20 en 24 cM. kaliber en gewoonlijk zijn er slechts 2 dezer kanonnen, terwijl de opstelling van het geschut dezelfde is als bij de slagschepen.

De waterverplaatsing der nieuwe gepantserde kruisers ligt tusschen 7575 ton der „Defaix"-klasse en 14200 ton der „Drake"-klasse, de snelheid tusschen 20 en 23 mijl.

Beschermde kruisers zijn door de gepantserde kruisers geheel verdrongen. Terwijl in het begin van het laatste tiental jaren een groot aantal met zelfs groote waterverplaatsing in alle landen gebouwd werden, is men sinds '95 meer en meer tot de gepantserde kruisers overgegaan. Behalve de in 1898 in aanbouw gebrachte stationkruisers en vernielers der handelsvloot zijn in '99 slechts in Rusland, Amerika, Duitschland en schijnbaar in Japan eenige op stapel gezet, de meeste met weinig waterverplaatsing. Het Russische „Novih"-type moet 25 mijl loopen, de overige ± 23 mijl.

Het is opvallend dat bij de in Frankrijk in aanbouw zijnde beschermde kruisers de ram vervalt. Men brengt dezen ook niet

meer aan bij de in aanbouw zijnde gepantserde kruisers en pantserschepen. Te meer opvallend is dit, daar in Frankrijk de schepen tot nu toe een sterk uitspringenden ramsteven hadden.

Ook in het Engelsche parlement werd bij de begrootingsbesprekingen voorgesteld den ram te doen vervallen, daar dit een zeer bedenkelijk wapen is, doch werd dit voorstel niet aangenomen; integendeel maakt Engeland den ram zoo sterk mogelijk door het voortzetten van het pantser tot den steven, zooals dat in de „Brandenburg"-klasse vroeger ook geschied is, zoodat Frankrijk nog alleen staat.

Overal wordt getracht het brandgevaar door granaatvuur te verminderen; Duitschland en Frankrijk hebben dit principe reeds toegepast sedert den slag bij Jalu, zoodat bij alle nieuwe als gewijzigde schepen hierop streng gelet is.

Engeland heeft op de in den laatsten tijd afgebouwde schepen nog houten dekken, maar schijnt nu de Amerikaansche methode te willen volgen om al het houtwerk onbrandbaar te maken, zonder de gevaarlijke splinterwerking dus te willen beletten.

Een goed en onbrandbaar materiaal ter vervanging van het hout, dat in duurzaamheid, isolatie en uitzicht met dit laatste gelijk staat, is voor oorlogsschepen nog niet gevonden.

Tot het aanbrengen der koperen of metalen huid der voor buitenlandschen dienst bestemde schepen is het hout nog behouden. Men heeft dit gedaan, daar, daargelaten het minder aangroeien bij een koperen huidbekleeding, bewezen is dat verscheidene schepen die in de weinig bekende Zuidzee of Chineesche wateren opgevaren waren, voor vergaan behoed zijn door de grootere vastheid die verkregen werd door de houten huid.

Zeer veel opmerkzaamheid wordt gewijd aan het vraagstuk om het gevaar ontstaan door lekken in een compartiment te verminderen. Onder de waterlijn worden deuren tusschen waterdichte compartimenten zooveel mogelijk vermeden of zoo hoog mogelijk aangebracht. Het getal openingen in het pantserdek is door een middelgang, zoover dit toegepast kan worden, verminderd. Zoo mogelijk wordt deze ook gebruikt tot het leggen der pijpleidingen, daar zij aldaar geen bochten maken.

Opmerkenswaardig is de snelheid van bouwen overal zeer gestegen. Engeland stond tot nu toe hierin boven aan, wat behalve de gunstige ligging der werven voornamelijk het gevolg was van het op dezelfde werf aanbouwen van schepen van gelijk type. De particuliere werven bouwen over het algemeen sneller dan 's Rijks werven, daar de laatste dikwijls gedwongen worden een gedeelte der werklieden te bezigen voor reparaties enz. en de particuliere werven veel gemakkelijker het aantal werklieden telkens kunnen wijzigen naar het voorhanden zijnde werk, terwijl 's Rijks werven over het algemeen hun aantal werklieden zooveel mogelijk constant moeten houden.

Het langzaamst bouwt Frankrijk, wat een gevolg is van veelvuldigheid der typen van schepen en van het aanhoudend wisselen van Ministerie.

Als voorbeeld wat tegenwoordig geëischt en geleverd kan worden, zij vermeld dat Rusland in Amerika een slagschip en een gepantserden kruiser besteld heeft, waarvan volgens contract de bouw slechts twee jaar mag duren. Over het algemeen bedraagt de tijd van aanbouw voor de groote pantserschepen drie jaar.

Als bouwmateriaal gebruikt men voor groote schepen nog het zachte SIEMENS-MARTIN-staal. Op enkele schepen, meestal kleine vaartuigen zòoals torpedobooten enz. zijn proeven genomen met nikkelstaal, waardoor groote gewichtsbesparing verkregen wordt; maar de prijs van dit materiaal houdt nog een uitgebreide toepassing tegen.

Op het gebied van scheepsmachines valt, behalve talrijke uitvindingen en verbeteringen der details, het meest op te merken de proeven met den stoomturbine-torpedobootverwoester „Viper" in Engeland, die op het laatst 35,4 mijl liep. De ontwerper, Mr. PARSON, heeft in verschillende lezingen gewezen op de te overwinnen moeilijkheden tot het aanwenden der stoomturbine bij scheepsmachines; vooral was een groote moeilijkheid een schroef te ontwerpen voor zulke omwentelingssnelheden, en heeft de uitvinder zich gedwongen gezien meerdere schroeven op een as te zetten, en voor het achteruitslaan een aparte turbine aan te brengen.

Het geringe kolenverbruik en de gewichtsbesparing der machine bij den voorganger der „Viper", de „Turbinia", verkregen (per I.P.K. 10 KG.), doet den uitvinder veel voordeel van zijn uitvinding voorspellen voor de oorlogs- en handelsvloten; deze ideeën worden gedeeld door autoriteiten als den chefconstructeur der Engelsche Marine WHITE.

Groote gewichtsbesparing is verkregen door de algemeene invoering der waterpijpketels. Als bewijs hoe groote waarde dit voor oorlogsschepen heeft, strekke, dat de chefconstructeur der Amerikaansche Marine verklaard heeft, dat de nieuw aan te bouwen slagschepen zonder vermeerdering van waterverplaatsing voor 18-mijlsvaart in plaats van voor 16 mijl gebouwd kunnen worden door invoering der waterpijpketels. Over het algemeen bedraagt de gewichtsbesparing ± 30 % als men de verhoudingen voor natuurlijken trek vergelijkt.

Tot het invoeren van een bepaald type is Engeland slechts gekomen, waar op de grootere schepen tot op de kruisers 3e kl. bij het aanbrengen van waterpijpketels de BELLEVILLE-ketel gebruikt wordt.

Verscheidenheid bestaat ook in de maximum-stoomspanning: bij eenige Marines wordt $17\frac{1}{2}$ atm., bij andere $20\frac{1}{2}$ atm. als economische grens genomen.

Verder is het voorgaande jaar opmerkenswaardig door de ontwikkeling der onderzeesche vaartuigen, waarbij Frankrijk vooraan staat met den bouw van een aantal dezer vaartuigen. Hoewel de proeven goed geslaagd moeten zijn, mogen deze booten toch slechts proeftochten maken begeleid door torpedo-

booten, wat op nog geen volkomenheid wijst. In Amerika werden de „Argonaut" en „Holland" gebouwd; met de laatste zijn de proeven niet geheel afgeloopen, maar deze zouden loonend zijn.

Van gereed zijnde vaartuigen bezit Frankrijk er 4, Griekenland 2, Italië 2, Turkije 2, Portugal, Rusland, Spanje, de Vereenigde Staten en Brazilië ieder 1, de overige Marines geen. In Duitschland is er één in aanbouw door een private onderneming.

Frankrijk, Duitschland en Italië zijn begonnen met proeven met vloeibare brandstof.

Meestentijds geschiedt dit met schepen, die bestemd zijn zich niet ver van hun operatie-basis te verwijderen, met het oog op aanvulling. Gedeeltelijk wordt ook bij schepen voor buitenlandschen dienst een quantum voor noodgevallen medegegeven.

Engeland en Amerika zijn nog steeds bezig met het nemen van proeven voor het stoken van vloeibare brandstof.

Verder geeft de schrijver een gedetailleerde beschouwing over de in 1899 in aanbouw zijnde en op stapel gezette schepen en vaartuigen van Engeland, Frankrijk, Duitschland, Italië, Japan, Rusland en de Vereenigde Staten van Noord-Amerika.

BOEKBEOORDEELING.

Bijdrage tot de kennis der getijden in de Noordzee. — Noord-Hinder. — Uitgave van het Kon. Ned. Met. Instituut.

Wij meenen, dat dit ons ter bespreking aangeboden werk een hoogst verdienstelijke arbeid is, die het verlangen naar meer licht op het gebied der getijden, speciaal in de Noordzee, zal opwekken en levendig houden. Het komt ons voor, dat de splitsing in een zaakrijk gedeelte, dat den practischen zeeman tot leiddraad kan strekken en een meer theoretisch deel, waarin de methode van bearbeiding der gegevens is uiteengezet, in hooge mate aan practische doeleinden zal ten goede komen. Aan eene detail-beoordeeling meenen wij ons niet te moeten wagen. Wij mogen echter vermoeden, dat de beschikbare gegevens te weinig talrijk en te onnauwkeurig geweest zijn om de getijconstanten te kunnen berekenen en verheugen ons daarom over het feit, dat de samensteller terecht heeft ingezien, dat, waar de getijden zoo overwegend halfdaagsch zijn als aan den Noord-Hinder, veel belangrijks aan 't licht kon worden gebracht door het oogenblik van maansdoorgang als uitgangspunt te kiezen. Hij heeft zich dan ook niet bepaald tot het verstrekken van gemiddelde gegevens, die slechts de verdienste konden hebben van iets nauwkeuriger te zijn dan hetgeen reeds bekend was, doch ook den zoo belangrijken in-

vloed van de windverschijnselen op de getijden in duidelijke stroomkompassen voor oogen gesteld. Dikwijls zullen deze kaartjes met vrucht bij de navigatie geraadpleegd kunnen worden en wij hopen dan ook, dat de Bijdrage op onze schepen zal worden verstrekt.

Het werk geeft den indruk van te zijn aangevat met het voornemen ook de waarnemingen, die op de overige lichtschepen zijn gedaan, in gelijken geest te bewerken. Mocht dit denkbeeld verwezenlijkt worden, dan zullen wij ons, naar wij ons vleien, binnen weinige jaren in het bezit gesteld zien van een algemeen overzicht over de getijden langs onze kusten, ook in verband met de doorstaande winden. Zeker een veelomvattende, maar gewenschte arbeid, die in veler behoeften zal kunnen voorzien.

Mogen wij dan deze publicatie beschouwen als een eerste bijdrage, dan lijdt het geen twijfel of elke volgende studie zal de waarde van de voorafgegane wezenlijk verhoogen.

Indische Revue. Hoofdredacteur J. H. F. v. d. Wall. — Uitgave T. B. Smits, Noordwijk.

De beoordeeling der letterkundige waarde van dit weekblad laten wij over aan de deskundige tijdschriften. De rubriek „Militaire causerie" in de ons toegezonden aflevering deed ons niet aangenaam aan. Het gemopper van een anonymen militair over achteruitstelling van onderofficieren bij officieren in Indië is geheel in strijd met onze opvatting van militaire discipline.

Theoretisch en practisch Handboek der Projectie, door J. J. M. M. van den Bergh. — Apeldoorn, Laurens Hansma. Prijs *f* 1.50.

Dit werkje, No. 8 van de „Fotografische Bibliotheek," verschenen bij bovengenoemden uitgever, is een aanwinst voor hen, die zich bezighouden met de fotografie en speciaal met het vervaardigen van lantaarnplaatjes. Het vervaardigen van deze plaatjes wordt in détails behandeld en nuttige wenken gegeven voor het behandelen van de projectie-lantaarn. Voor knutselaars geeft het boek bovendien aanwijzingen om zelf zoo'n lantaarn te maken. Voor oningewijden is een hoofdstuk „theorie over lange en gebogen spiegels" bijgevoegd, voor zoover dit op het vertoonen van lichtbeelden betrekking heeft. Aan de vele amateurs in de Marine kunnen wij dit handboek aanbevelen.

Die Flottenführung im Kriege, von Rudolf v. Labrés, K. und K. Linienschiffs-Capitän. — Ernst Siegfried, Mittler & Sohn, Kochstrasse, Berlin. Preise 10 Mark.

Wij hopen later op dit belangrijke en omvangrijke werk terug te komen.

Aanteekeningen, behoorende bij de militaire wetten voor het krijgsvolk te water, bewerkt door C. J. Blok, officier van administratie der 1e klasse. — Amsterdamsche boek- en steendrukkerij, 1900.

De indruk, dien de lezing dezer „Aanteekeningen" op ons heeft gemaakt, is zeer gunstig. De schrijver heeft blijkbaar geen moeite gespaard om een volledig en ook aan boord van Hr. Ms. schepen in de practijk bruikbaar geheel te leveren. Met voldoening kan de heer Blok op dezen welgeslaagden arbeid, die van veel studie en geduld getuigt, terugzien.

Door de aanhaling onder de behandelde artikelen van alles wat daarmede eenigszins in verband staat en door de opname van het zeer uitgebreid en volledig overzicht van den loop eener strafzaak bij de zeemacht, met vermelding van de daarop betrekking hebbende artikelen der rechtspleging, justitiëele voorschriften enz., zal de raadpleging van dit boekwerk bij voorkomende gevallen een groot gemak opleveren.

Het is jammer, dat de tekst der behandelde wetsartikelen, alsmede die van sommige der aangehaalde wetten, besluiten, voorschriften en adviezen, welke geacht kunnen worden niet in het bezit van de meeste officieren aan boord te zijn, er niet in is opgenomen en dat aan het hoofd van elke bladzijde niet aangeteekend is welke wetsartikelen daarop behandeld zijn, wat het gebruik grootelijks zou vergemakkelijkt hebben, maar de verhooging der kosten van uitgave, hieraan verbonden, heeft zeker aanleiding daartoe gegeven en is een en ander om die reden dan ook te billijken. Zeer zou het te bejammeren zijn, indien tengevolge van den nog in bewerking zijnden herdruk der Justitiëele Voorschriften (deel III, hoofdstuk XI der Verordeningen voor de Kon. Ned. Zeemacht) de nummering der daarvan aangehaalde toepasselijke artikelen moest worden gewijzigd. Het is daarom te hopen, dat de volgorde en nummering der artikelen in bedoelden herdruk geen verandering zal ondergaan, wat, naar het ons voorkomt, ook wel vermeden zal kunnen worden.

Een paar opmerkingen, die wij bij de doorlezing maakten, zij het ons vergund hier te laten volgen.

In de eerste plaats geeft de verdeeling van de *Inleiding der aanteekeningen op het crimineel wetboek voor het krijgsvolk te water* tot onduidelijkheid aanleiding. Volgens de inhoudsopgave aan het begin van het boek toch, is het laatste onderdeel dier inleiding: *De algemeene bepalingen, welke in het militair strafrecht voor het krijgsvolk te water gelden.* In het boek zelf volgen daarop echter op de bladzijden 5—15 nog een elftal verschillende onderdeelen, waarvan de titels met dezelfde letters zijn gedrukt als het boven met name genoemde onderdeel, doch die blijkbaar als afdeelingen of hoofdstukken daarvan moeten worden beschouwd. Het zou o. i. wenschelijk geweest zijn dit duidelijk te doen uitkomen door de titels dier afdeelingen of-

hoofdstukken met een andere lettersoort te laten drukken en ze met volgnummers of letters te merken, terwijl het niet opnemen er van in de inhoudsopgave een bepaald nadeel oplevert bij het opzoeken van verwijzingen, die juist naar dit gedeelte van het boek in het later volgende veelvuldig voorkomen.

In de tweede plaats komt ons de regeling der volgorde, waarin de leden van den krijgsraad ter vergadering zitting behooren te nemen in geval van gelijke anciënniteit, zooals die door den heer Blok in de 3e alinea zijner aanteekeningen op de artt. 113, 114 en 119 R. Z., pagina 124, wordt aanbevolen, niet rationeel voor, en zouden wij het wenschelijk achten daaromtrent de regelen te volgen, die voorkomen in art. 52 van het ontwerp-wetboek van militair strafrecht door Mr. H. van der Hoeven, Leiden 1889.

Ten slotte nog de opmerking, dat ons eenige onjuistheden in het oog gevallen zijn, die onder de algemeene benaming „drukfouten" gerangschikt zouden kunnen worden, doch die niet vermeld worden in het lijstje der verbeteringen, dat aan het einde van het boek gevonden wordt, zooals:

blz. 20. art. 7, reg. 12, staat: *art.* 5 *T. I, B. II* moet zijn: *art.* 5, *T. I B. II,* (*T.* van *Titel* is in het lijstje der verkortingen niet vermeld en voor B. wordt aldaar opgegeven *Burgerlijk Wetboek,* terwijl het hier blijkbaar *Boek* beteekent).
„ 101, „ 12, „ 4, „ *of,* moet zijn: *en.*
„ 110, „ 25 en 26, reg. 2, staat: *S. r.*, moet zijn: *S. v.*
„ 123, boven de eerste aanteekeningen niet vermeld de *artt. 108 en 109,* waarop zij betrekking hebben.
„ 125, artt. 131—134, reg. 2 staat: *art. 312,* moet zijn: *art. 321.*
„ 128, „ 158, 159 en 160 „ 3 en 4 „ *volgende,* „ „ *voorgaande.*
„ 146, „ 265, „ 1 „ *260,* „ „ *263.*
„ 160, „ 401 S. v. „ 25 „ *dat,* „ „ *daar.*
„ 204, „ 75, „ 4 „ *1898,* „ „ *1798.*

Hoewel wij, het boek beoordeelende, van meening waren, de bovenvermelde opmerkingen niet achterwege te mogen laten, stellen wij er prijs op tevens te verklaren, dat zij ons van weinig belang voorkomen en onzes inziens aan de waarde van het werk geen afbreuk behoeven te doen. Immers een en ander is desverlangd, gemakkelijk door de gebruikers aan te vullen en te wijzigen.

Onze taak beëindigende, kunnen wij niet nalaten de aandacht van hen, die geroepen zijn tot de rechtspraak bij de Zeemacht, op deze „*Aanteekeningen, behoorende bij de militaire wetten voor het krijgsvolk te water*" te vestigen, vermeenende dit boek gerustelijk in hunne belangstelling te mogen aanbevelen. Tevens wenschen wij den heer Blok een welverdiend suc-

ces toe met dit, zoówel voor het onderwijs der aanstaande fiskaals en secretarissen bij de zeekrijgsraden als voor de meergenoemde rechtspraak bij de Zeemacht zoo belangrijke werk.

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten, Beschrijvingen enz., door het Ministerie van Marine, Afdeeling Hydrographie.

No. 115. Kleine Soenda-eilanden en aangrenzende vaarwaters. Blad III, op 1 : 500.000. Groote correctiën 1900.
'S-Gravenhage, Maart 1900. Prijs f 1.10.

No. 120. Straat Mangkasar. Blad I. op 1 : 1.000.000. Groote correctiën Febr. 1900.
'S-Gravenhage, Maart 1900. Prijs f 1.70.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

No. 182. Chineesche Zee. Anambas Eilanden (Noordoostelijke groep), op 1 : 74.500. Maart 1900. Prijs f 1.65.
Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Hydrographisch Bericht (No. 1 van 1900).
Aanvullingsblad No. 1 op „Besch. der Ned. Zeeg." dl. I., Zeegat van Vlissingen en de Schelde.
Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

No. 143. Plannen van Ankerplaatsen op de Noordkust van Celebes, Sanggir en Talaoet-eilanden. Groote correctiën Jan. 1900.

De plans:

Celebes N.-kust van H. Dondo tot H. Besar met de Kwandang Baai, op 1 : 200.000.
Celebes N.-kust. Baai van Palelee op 1 : 40.000.
„ „ „ Reede Soemalata op 1 : 60.000,
„ „ „ Reede Boewool op 1 : 50.000,
zijn **vervangen** door de plans:
Celebes N.-kust. H. Loetoenoh tot H. Kramat op 1 : 60.000.
„ „ „ Reeden Paleleh en Lintidoe op 1 : 60.000.
„ „ „ Reede Soemalata op 1 : 50.000.

'S-Gravenhage, Maart 1900. Prijs f 1.55.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

No. 116. Kleine Soenda Eilanden en aangrenzende vaarwaters. Blad IV. 1 : 500.000. Groote correctiën 1899. Prijs f 1.10.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Circulaires voor de Zeemacht.

D 192. Levering van steenkolen.
Tijdelijke ontheffing van den heer PH. MARCELLA te Rotterdam, van de verplichting tot leveren van steenkolen te Ponta Delgado.

C 193. Verkrijgbaarstelling van dictaten „Stuurmanskunst" (Tijdmeters en Maansafstanden), à f 0.25, bij het Koninkl. Inst. v. d. Marine.

B 194. Schepelingen en mariniers, die in aanmerking komen voor plaatsing bij de opleiding tot kanonnier 2e kl.
Bij Kon. Besluit van 5 Maart 1900, n°. 31, is vastgesteld, dat de afw. van het bepaalde bij art. 1, 1e alinea van het Kon. Besluit van 8 Mei 1893, n°. 27, zooals dit later is gewijzigd, goedgekeurd bij Kon. Besluit van 4 Febr. 1898, n°. 20, ook gedurende 1900 van kracht zal zijn.

C 195. Verkrijgbaarstelling van dictaten „Stoomwerktuigkunde", 2e deel, à 0.75, bij het Kon. Inst. v. d. Marine.

Wijziging Huishoudelijk Reglement van het Koninkl. Inst. v. d. Marine.

Bijlage D, sub *a*. Voor den luitenant ter zee 1e klasse, die aan boord van een oorlogsbodem speciaal is belast met het toezicht op de geëmbarqueerde adelborsten 2e klasse. 1e afd. en de leiding van het hun te geven onderwijs, een zeetractement van f 1200 's jaars.

Sub *b*. Enz.

Sub *c*. Enz.

Sub *d*. Met uitzondering van de commandanten, genieten de te embarqueeren officieren, gedetacheerd, hetzij van het Instituut, hetzij uit de rol van een oorlogsbodem, boven hun tractement, een tafeltoelage van f 25 's maands binnengaats (ongeacht of de instructieschepen binnen- dan wel buiten de haven dienst doen) en van f 50 's maands buitengaats.

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

Mutatiën gedurende de maand Februari 1900.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 2e kl.	G. L. Heeris	behoudt n°. 183 in de ranglijst		
id.	R. Peaux	„ „ 9	„	
id. 1e „	G. A. de Cocq	off. v. pol. werf W/o.	Argus	1 Mrt.[1]
id. 2e „	A. C. de Joncheere	non-actief	id.	„ [2]
id.	J. Arendsen de Wolff	id.	id.	„
Off. v. gez. 2e „	J. de Hoop	id.	id.	„
Luit. t. z. 1e „	P. van den Broeke	id.	off. v. pol. werf W/o.	„
Off.v.adm.2e „	C. P. Soutendam	ged. te Alblasserd.	ged. Leiden	„
Luit. t. z. 1e „	Jhr. J. F. Coertzen de Kock	bevorderd tot	kapt.-luit. t. z.	16 Febr.
id. 2e „	Jhr. H. L. Quarles v. Ufford	„ „	luit. t. z. 1e kl.	„
Adelborst 1e „	A. ten Broecke Hoekstra	„ „	id. 2e „	„
Kapt.-luit. t. z.	Jhr. J. F. Coertzen de Kock	Dufa	1e off. W/s. W/o.	„ [3]
Luit. t. z. 1e kl.	Jhr. H. L. Quarles v. Ufford	non-actief	Dufa	„ [4]
Off.-mach. 2e „	W. J. Vermeer	id.	Marnix	19 „ [5]
Luit. t. z. 2e „	Z. G. P. Marcella	id.	non-actief	[6]
id.	P. A. van Rees	id.	Neptunus	23 Febr.
Off.v.adm. 2e „	W.L.G.J.F. Cramer von Baumgarten	eskader O.-I.	non-actief	3 „
2e luit. marin.	J. Oele	korps	W/s. Helvoet	14 „
Kapt.-luit. t. z.	J. W. A. F. v. Maren Bentz v. d. Berg	benoemd tot inspecteur van het Loodsw. enz. te Vlissingen		16 „
Luit. t. z. 2e kl.	C. N. de Kruijff	non-actief	ged. te W/o.	20 „
Kapt.-luit. t. z.	A. Seret	id.	bestemd v. O.-I.	10 Mrt.[7]
Kapt. t. z.	A. P. Tadema	bevorderd tot	schout-bij-nacht	16 Febr.
Kapt.-luit. t. z.	J. Cardinaal	id. „	kapt. ter zee.	„
Luit. t. z. 1e kl.	G. F. Tydeman	id. „	kapt.-luit. t. z.	„
id. 2e „	A. Pieren	id. „	luit. t. z. 1e kl.	„
Adelborst 1e „	C. L. Schepp	id. „	id. 2e „	„

---

1) Belast met het bevel. — 2) Oudste officier. — 3) Eervol van het bevel »Dufa” ontheven. — 4) Belast met het bevel. — 5) gedetacheerd te Fiume. — 6) Plaatsing aan boord »Neptunus” ingetrokken. — 7) Vertrok op 30 Maart 1900 naar Oost-Indië met het S.S. »Gedé”.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*	
uit. t. z. 2e kl.	Z. G. P. Marcella .	vergunning verl. tot het waarn. van eene part. betrekk. buiten het zeew. voor den tijd van 6 maanden, ingaande den 26 Februari 1900, onder stilstand van non-activiteitstraktement en zonder opkl. in de ranglijst.			
delborst 1e kl.	J. C. Jager	bevorderd tot luit. t. z. 2e kl.		20 Febr.	
apt. t. z....	K. J. Bal	gepensionneerd		1 Mrt.	
apt.-luit. t. z.	J. H. M. Jansen ..	bevorderd tot kapt. ter zee ..		„	
uit. t. z. 1e kl.	J. J. Hissing	id.	„ kapt.-luit. t. z.	„	
id. 2e „	Jhr. F. M. L. v. Geen	id.	„ luit. t. z. 1e kl.		
delborst 1e „	H. W. Buijs.....	id.	„ id. 2e „	„	
uit. t. z. 1e „	W. Houwing	eskader O.-I. .	non-actief ...	12 Febr.	
id.	id.	non-actief ...	adj.-chef v/d. staf d. zeem., tevens adj. v/d. direct. en commt. en off.v.pol. bij 's Rijks werf te Hellevoet.	1 Mrt.	
id.	F. Smit	adj.-chef v/d. staf der zeem., tevens direct. en commt. en off. v. pol. bij 's Rijks werf te Hellevoet. .	Dept. v. marine	„	
id.	J. W. Doijer	Dept.v. marine	non-actief ...	„	
apt. ter zee	A. W. F. C. van Woerden	ged. bij gereedm. „Noordbrabant"	Noordbrabant	„	1)
apt.-luit. t. z.	J. J. Hissing	id.	id.	„	2)
uit. t. z. 1e kl.	H. J. Pak	non-actief	id.	„	
id. 2e „	G. W. de Leur...	1e off. Cerberus.	id.	„	
id. 2e „	W. Moens......	non-actief....	id.	„	
id.	B. Schreuders ...	id.	id.	„	
id.	C. N. de Kruijff ..	ged. te W/o. ..	id.	„	
id.	F. H. Friderichs ..	non-actief	id.	„	
ff.v. gez. 1e kl.	R. Numans	Buffel	id.	„	
ff.v.adm. 1e „	O. W. J. Immink .	ged. te W/o ..	id.	„	
e luit. marin.	J. C. J. Romswinckel	W/s. Helvoet .	id.	„	
ff.-mach. 2e kl.	W. J. Snaauw ...	ged. bij gereedm. „Noordbrabant"	Noordbrabant	„	
uit. t. z. 1e „	A. v. d. Driessen Mareeuw	non-actief ...	1e off. Cerberus	„	
apt.-luit. t. z.	B. Brutel de la Rivière	Krokodil....	non-actief ...	16 „	3)
id.	F. M. van Gelsdorp .	non-actief ...	R. Claeszen ..	„	4)
uit. t. z. 1e kl.	L.F.H. Tuckermann	1e off. Krokodil	id.	„	5)

1) Belast met het bevel. — 2) 1e offcier. — 3) Eervol van het bevel ontheven. 4) Belast met het bevel. — 5) 1e officier.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 2e kl.	W. R. H. v. Leersum	Krokodil. . . .	R. Claeszen. .	16 Mrt.
id.	W. A. van Aken .	id.	id.	„
id.	L. van Verre. . . .	non-actief . . .	id.	„
Adelborst 1e kl.	A. H. Sirks.	Nautilus	id.	„
id.	D. A. de Ronde . .	id.	id.	„
Off. v. gez. 1e kl.	E. C. Lorentz. . . .	Krokodil.	id.	„
Off. v. adm. 2e „	G. A. Daey Ouwens	non-actief . . .	id.	„
Luit. t. z. 2e „	K. Zeeven	Krokodil . . .	non-actief . . .	„
Off.-mach. 2e „	C. J. Eeg	id.	id.	„
Luit. t. z. 2e „	H. W. Buijs	overleden op 17 Februari 1900.		
id. 1e „	E. E. Dullemond. .	eskader O.-I..	non-actief . . .	16 Febr.
Off. v. gez. 2e „	L. A. C. van Wely .	id.	id.	9 „
Luit. t. z. 2e „	Z. G. P. Marcella .	behoudt n°. 162 in de ranglijst		
id. 1e „	L. J. v. Heloma. .	eskader O.-I .	non-actief. . . .	18 „
id.	P. J. Serlé	id.	id.	16 „
id. 2e „	A. M. Kan	id.	id.	18 „
id.	J. H. Tours.	Neptunus . .	Wachts. W/o. .	1 Mrt.
id.	R. F. Muschart . .	Wachts. W/o.	Neptunus. . . .	„
Kapt. marin. .	L. A. C. Furnée . .	gepensionneerd		1 „
1e luit. „	J. M. Ente van Gils.	bevorderd tot kapitein.		„
Luit. t. z. 1e kl.	F. E. bar. Mulert. .	toegev. aan het hoofd v/h. vak v. uitr. te Amsterd. en chef van het torpedo-atelier aldaar	Brak	29 „ [1]
id. 2e „	A. F. Folkersma. .	non-actief. . .	Brak.	„
id. 1e „	E. E. Dullemond. .	id.	toegev. aan het hoofd vak v. uitr. te Amsterdam en chef van het torpedo-atelier aldaar.	„
id.	J. W. Doijer	non-actief. . .	Hefring	16 „ [2]
id. 2e „	J. C. F. Hooijkaas.	id.	id.	„
Off. v. adm. 2e „	C. P. Soutendam .	ged. te Leiden	non-actief. . . .	12 „
Luit. t. z. 2e „	H. L. A. M. Camp . .	eskader O.-I. .	id.	14 Febr.
Adelborst 1e „	K. A. Telders. . . .	bevorderd tot luit. t. z. 2e kl.		1 Mrt.
id.	J. A. E. Schenck de Jong.	id. „	id.	1 „
Luit. t. z. 2e „	Jhr. H. K. B. Rensdorp	eskader O.-I. .	non-actief. . . .	16 Febr.

In de maand Maart.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Kapt. ter zee .	J. H. L. J. bar. Sweerts de Landas Wijborgh	ged. te Fijenoord bij „Gelderland"	ged. te Willemsoord bij „Gelderland"	1 Mrt.
Luit. t. z. 1e kl.	J. M. W. Kuijl . . .	ged. te Fijenoord bij „Gelderland"	ged. te Willemsoord bij „Gelderland"	1 Mrt.
Off.-mach. 2e „	W. de Waardt . . .	ged. te Fijenoord bij „Gelderland"	ged. te Willemsoord bij „Gelderland"	1 Mrt.

---

1) Belast met het bevel. — 2) Belast met het bevel.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
ff.v.adm.2e kl.	C. J. Eeg	Krokodil. . . .	W/s. Helvoet .	7 Mrt.[1]
uit. t. z. 1e „	L. J. van Heloma.	overleden op 28 Februari 1900.		
apt. ter zee .	J. C. Jeekel	non-actief . . .	Evertsen . .	29 „ [2]
uit. t. z. 1e kl.	P. Sodenkamp . . .	id.	id.	„ [3]
id. 2e „	P.H.D. Schuttevaer.	Wachts. W/o. .	id.	„
id.	K. F. Sluijs	non-actief . . .	id.	„
id.	G. J. te Winkel . .	id.	id.	„
id.	L. J. Quant	id.	id.	„
delborst 1e kl.	N. F. Warnsinck. .	Wachts. W/o. .	id.	„
id.	C. J. E. Brutel de la Rivière	id.	id.	„
id.	R. H. Arntzenius . .	id.	id.	„
id.	W. Dwars	Nautilus. . . .	id.	„
f. v. gez. 1e kl.	G. O. Snijders . . .	non-actief . . .	id.	„
ff.v.adm.1e „	O. Willemstijn . . .	id.	id.	„
ff.-mach.2e „	S. Bakker	conserv. W/o.	id.	„
uit. t. z. 2e „	P. Landweer	non-actief . . .	Wachts. W/o. .	„
id.	J. A. Bland v.d. Berg	eskader O.-I. .	non-actief . . .	24 „
ff. v. gez. 2e kl.	H. J. Dijkstra . . .	Wachts. W/o.	id.	16 „
uit. t. z. 2e „	A.C.W. bar. v. Haersolte v. d. Doorn	met 1 Maart opgedragen de betrekk. v. havenm. v/d. visschershaven te IJmuiden onder stilst. van zijne inkomst. b/d. marine en zonder opklimming in de ranglijst.		
id.	id.	behoudt n°. 55 in de ranglijst.		
id.	A. A. Visser	eskader O. I. .	non-actief . . .	24 Febr.
apt.-luit. t. z.	W. Allirol.	Nautilus	id.	29 Mrt.[4]
id.	P. S. R. Wolterbeek	Buffel	Nautilus	„ [5]
id.	B. Brutel de la Rivière	non-actief . . .	Buffel.	„ [6]
uit. t. z. 1e kl.	L. E. A. T. ter Haar.	1e off. Nautilus	1e off. Buffel. .	„
id. 2e „	H. P. A. Buijsing Damsté	Nautilus	Buffel	„
id.	K. W. v. d. Chijs . .	id.	id.	„
id.	H. J. Pek	id.	id.	„
id.	J. G. W. J. Eilerts de Haan	id.	non-actief . . .	„
delborst 1e kl.	J. E. van Gogh. . .	id.	Kortenaer . . .	„
id.	C. L. M. Bijl de Vroe	id.	id.	„
id.	R. H. Haantjens . .	id.	id.	„
id.	G. Dumbar	id.	id.	„
f.v.adm.2e „	T. Akkerman	id.	non-actief . . .	„
f. v. gez. 1e kl.	S. Overdiep	id.	id.	„

1) Onder intrekking van zijne op non-activiteitstelling met 16 Maart 1900. — 2) last met het bevel. — 3) 1e officier. — 4) Eervol van het bevel ontheven. — 5) rvol ontheven en belast met het bevel. — 6) Belast met het bevel.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 1e „	W. Th. van Vloten.	1e off. Buffel. .	1e off. Nautilus	29 Mrt.
id. 2e „	J. S. A. Kroon . . .	W/s. Helvoet.	Nautilus . . .	„
id.	Jhr. E. B. J. Elias . .	Adm.v.Wassen.	id.	„
id.	A. C. van Braam Houckgeest. . . .	id.	id.	„
id.	A. W. Boeke	W/s. Helvoet.	id.	„
Adelborst 1e „	P. M. van Riel . . .	Kortenaer. . .	id.	„
id.	H. Kraijenhoff v. d. Leur. . , ...	id.	id.	„
id.	A. F. H. Dalhuisen.	id.	id.	„
id.	J. M. Kalis	id.	id.	„
Off. v. gez. 1e kl.	J. de Blecourt . . .	non-actief . . .	id.	„
Off.v.adm. 2e „	O. J. Grullemans. .	id.	id.	„
Luit. t. z. 2e „	F. C. Brust	Buffel. . .	non-actief . . .	„
id.	J. N. de Ronde . .	id.	W/s. Helvoet .	„
id.	J. M. L. Gerken . .	id.	non-actief . . .	„
id.	F. H. A. Greve . .	non-actief. . .	Adm.v.Wassen.	„
id.	A. L. Boeser	id.	id.	„
id.	P. H. Gallé	id.	W/s. Helvoet.	„
id. 1e „	W. van Voss. . . .	eskader O.-I. .	non-actief . . .	4 „
1e luit. marin.	J. C. de Kock van Leeuwen	Wachts. W/o.	korps.	16 „
Luit. t. z. 2e kl.	D. M. O. de Roo van Alderwerelt. . . .	non-actief . . .	Wachts. W/o.	21 „
id.	J. C. Stam	eskader O.-I. .	non-actief . . .	8 „
id.	F. K. J. Heringa. .	op zijn verzoek eervol uit den zeedienst ontslagen		16 April
Adelborst 1e „	N. T. Warnsinck. .	Wachts. W/o.	Nautilus. . . .	29 Mrt.
id.	J. M. Kalis	Kortenaer . . .	Evertsen . . .	„
Luit. t. z. 2e „	S. van Lennep . . .	W/s. Helvoet.	non-actief . . .	26 „
Off.v.adm. 2e „	C. J. Eeg	id.		21 „
Luit. t. z. 1e „	P. G. J. graaf van Hogendorp	eskader O.-I. .	non-actief . . .	10 „
id. 2e „	K. Zeeven.	non-actief . . .	Evertsen. . . .	29 „
id. 1e „	J. F. Hosang. . . .	Dept. v. marine	Geep	3 April
id. 2e „	P. Lagaaij.	Wachts. W/o.	id.	„
id. 1e „	F. Smit	Dept. v. marine	Raaf	„
id. 2e „	H. van Schreven. .	W/s. Helvoet.	id.	„
id.	L. Kloos.	non-actief . . .		„
id.	J. O. Kolkmeijer . .	Wachts. W/o.	Bellona	„
id.	A. N. van Santen .	non-actief . . .	Wachts. W/o.	„
Off.-mach. 2e kl.	G. van Os	eskader O.-I. .	non-actief. . .	13 Mrt.
Luit. t. z. 2e kl.	P. Koster	Off.v.pol. Instit.	non-actief. . .	3 April
id.	L. A. C. Steffelaar.	id.	id.	16 Mei
id.	W.M.K.B. v. Idsinga	non-actief . . .	Kon. Inst. Mar.	3 April
id	W. Lam.	id.	id.	16 Mei

1) Onder intrekking overplaatsing op »Evertsen". — 2) Onder intrekking overplaatsing op »Nautilus". — 3) Belast met het bevel. — 4) Belast met het bevel.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
t. t. z. 1e kl.	L. J. H. Willinge .	op zijn verzoek eervol uit den zeedienst ontslagen		20 April
pt. t. z. titul.	C. H. de Goeje . . .	gepensionneerd		1 Mei.
. v. gez. 1e kl.	Dr. E. J. Borgesius.	ged. bij de geneesk. universiteit te Amsterdam	non-actief. .	9 April
.t. t. z. 2e „	J. Wolterbeek Muller	eskader O.-I. .	non-actief . . .	18 Mrt.
id.	J. C. Stam	vergunning verl. tot het waarn. van eene part. betrekk. buiten het zeew. v. d. tijd van één jaar, onder stilst. van non-activiteitstraktement en zonder opklimming in de ranglijst.		1 April
elborst 1e kl.	J. C. Tollenaer. . .	bevorderd tot luit. t. z. 2e kl.		„
.t. t. z. 2e „	W. F. Gaijmans . .	op zijn verzoek eervol uit den zeedienst ontslagen.		„
id.	P. te Veltrup. . . .	bevorderd tot luit. t. z. 1e kl.		„
elborst 1e „	H. P. Prillevitz. . .	id. „ id. 2e „		„
id.	N. J. van Laer. . .	id. „ id.		„
it. t. z. 2e „	A. F. Folkersma . .	non-actief . . .	non-actief . . .	[1]
id.	P. M. A. Bogaert .	id.	Brak	29 Mrt.
.-mach. 2e kl.	J. Kisjes.	gepensionneerd		1 April
ofdmach. 1e „	F. H. J. Martijn . .	benoemd tot off.-mach. 2e kl. .		„
.t. t. z. 1e „	W. T. de Booij. . .	non-actief . . .	Marnix	21 Mrt.
pt.-luit. t. z.	P. H. Brocx	eskader O.-I. .	non-actief . . .	27 „
id.	H. Backer	Zeehond	id.	18 Apr.[2]
id.	H. G. J. Wolterbeek	chef v/d. staf der zeemacht te W/o.	Zeehond	„ [3]
it. t. z. 1e kl.	N. J. v. d. Worm. .	adj.-chef v/d. staf der zeemacht te W/o.	chef v/d. staf der zeemacht te W/o.	„
id.	C. J. v. d. Hegge Spies	W/s. W/o.	adj.-chef v/d. staf der zeemacht te W/o.	18 „
id. 2e „	S. van Lennep . . .	non-actief . . .	Wachts. W/o.	18 „ [4]

---

1) Plaatsing op »Brak" ingetrokken. — 2) Eervol van het bevel ontheven. — 3) ast met het bevel. — 4) Op folio 1e klasse.

INHOUD:

Iets over waterpijpketels en condensorpijpjes van onze jongste oo[rlogsschepen], door J. H. Beucker Andreæ........................

Het zodiakaallicht, door A. A. Nijland, hoogleeraar in de astrono[mie]

Aanteekeningen en opmerkingen bij Hoofdstuk V, door Z........

Het auxiliair eskader en de verdediging van Indië..................

Controle op de werkelijke richting van een schip als slechts één p[unt] kan worden gepeild, door W. Cornelis........................

Met een kern der bemanning, door J. M. W. Kuyl...............

Uit den krijgsraad, door Veritas..

De reis van het Amerikaansche oorlogschip „Oregon", van S[an] Francisco naar Admiraal Sampson's eskader, door C. Graand[...]

Tenue in de tropen..

Het reglement op de schietoefeningen met het geweer bij de Konin[klijke] Nederl. Marine. (Tweede druk), door G. Faassen...............

Beschouwingen over het schoenmakersbedrijf aan boord Hr. Ms. o[or]logsschepen, door E...

Aftuigen, door L. L. F. de Greve, Luitenant ter zee 2e klasse...

Hr. Ms. „Zeeland" naar Zuid-Amerika en West-Indië...............

Hr. Ms. „Friesland" te Port-Natal, Lourenço Marques, enz. (Ver[...]

Statistische opgaven omtrent den gezondheidstoestand van versc[hil]lende zeemogendheden. — IV. Italiaansche, V. Japansc[he], VI. Oostenrijksche Marine, door J. A. Portengen. (*Met een kaa[rt]*)

Iets over gymnastische oefeningen aan boord Hr. Ms. „Neptunu[s]", door P. S. Groen...

Eene verhandeling over zeetaktiek door C. Vreede, door X.......

De Nederlandsche stenographie, door H. de Vries.....................

„Plagiaat" of oorspronkelijk Nederlandsch alfabetisch kortschrift.

Marine-Jachtclub...

Rectificatie, door G. J. Kniphorst...

Bladvulling..

Wet tot regeling van de bevordering, het ontslag en het op-pens[ioen]stellen der militaire officieren bij de zeemacht..................

Wet tot regeling van de militaire pensioenen bij de zeemacht...

Het te water laten van Hr. Ms. Pantserschip „Koningin Regent[es]"

Uit de pers...

Korte mededeelingen..

Nederland. Bewegingen der vloot 232. [illegible] — Duitschland. Te w. gel. kr. Prins Heinrich [illegible] Kaiser Wilhelm der Grosse [illegible] — Frankrijk. [illegible] l'Amiral de Gueydon 244. [illegible] — Italië. [illegible] — Rusland. [illegible] Ongeluk a/b Adler [illegible] in verschillende landen.

Boekbeoordeeling...

Mededeelingen van wege het Departement van Marine............

De plaatsing van stukken sluit niet in, dat de [...] zich met de daarin uitgedrukte denkbeelden vereeni[gt]

Jaargang 1900—1901. Tweede Aflevering. — 15 Juni.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.

ONDER REDACTIE VAN:

J. ALBARDA, J. J. RAMBONNET, A. MERKUS, O. VAN LENNEP,
G. FAASSEN, N. VAN DE ROEMER, J. P. GUÉPIN, (*secretaris*).

DEN HELDER.
C. DE BOER Jr.

NAAR OOST-INDIË *wordt dit blad per zeepost verzonden. De toezending kan echter ook per mail geschieden tegen vergoeding der extra porto's, die ongeveer 30 cents per jaar bedragen. Aanvragen daartoe te richten aan den uitgever.*

2 - 15 June

AANTEEKENINGEN EN OPMERKINGEN BIJ HOOFDSTUK V.

(*Vervolg van blz. 41*).

Art. 123.

Dit artikel verdient uitbreiding met de navolgende alinea: „Indien sloepen gelijktijdig gebruik moeten maken van eenzelfde hoofd of aanlegplaats, wordt de volgorde waarin dit geschieden zal, door den oudsten der aanwezige officieren of adelborsten bepaald".

Art. 124.

Al wat omtrent de officierssloep bepaald is, moge voortreffelijk zijn, doch zijn de bemanningen nog wel talrijk genoeg, om te voldoen aan hetgeen men van eene officierssloep mag verwachten, n.l. veel beschikbaar zijn en ook voor geen andere doeleinden gebruikt worden dan voor vervoer van officieren? Ik geloof neen. De fregatten als de „Adolf", bemand met 5 à 600 koppen, meest matrozen, hebben plaats gemaakt voor schepen met 300 koppen, waarvan circa 140 matrozen, en met het oog op andere diensten kan daar in den regel geen afzonderlijk sloepsvolk, alleen als officiersroeiers af; tenminste indien men zich voorstelt, dat die sloep veel beschikbaar zij *en dus de bemanning elders kan worden gemist*. 's Nachts is het zelfs een onmogelijkheid, want, wordt de wacht in drieën gedaan, dan beschikt men over 23 à 24 man per wacht, waarvan de bedienden, zieken, enz. moeten worden afgetrokken. Het best bemande schip is des avonds nauwlijks in staat eene sloep te bemannen, laat staan een speciale officierssloep! Daarom ook meen ik te moeten betreuren, dat dit artikel, dat alleen kan strekken tot het opwekken van illusiën die voor verwezenlijking onvatbaar zijn, nog steeds behouden blijft.

Maar in verband hiermede blijkt wel dat meer en meer de noodzakelijkheid zich doet gevoelen, om langs anderen weg op onze reeden de communicatie met den wal te bevorderen. Het middel is als aangewezen voor ieder die zich de Bogor ter reede van Batavia herinnert — geregelde communicatievaartuigen worden noodig — en wel voornamelijk des nachts.

Art. 133.

Het is wel zeer goed, dat bepaald is hoe de eerste officier de alarmrol dagelijks aanvult door manschappen uit de reserve, maar men mag wel vragen op welke scheepstypen de rol eene reserve overlaat. Inderdaad geschiedt deze aanvulling dan ook in den regel door het onttrekken van manschappen aan de minder belangrijke posten.

In verband hiermee zij er op gewezen dat het noodig is, eene eenmaal geoefende bemanning veel te laten exerceeren met onvoldoend bezette posten, hetgeen, omdat wij nu eenmaal geen reserves hebben, het nauwkeurigst den toestand nabootst, die zeer spoedig na den aanvang van een gevecht intreedt. Daarvoor behoeven dan geen speciale reglementen te worden samengesteld, want op dit punt hangt juist alles af van het ontwikkeld initiatief van een ieder.

Het appèl in de batterij komt mij daarom nog geen overbodige weelde voor, want het aanvullen of wijzigen der posten is van groot gewicht. Bovendien is het eene geschikte gelegenheid om vóór den nacht, nog eens even den militairen teugel aan te halen. Men moet dit appèl niet te snel na theewater houden, met het oog op de ketelaars.

Art. 147.

Zou het niet terwille van zindelijkheid en uniformiteit gewenscht zijn iets te bepalen als: „het haar wordt kort gedragen — alleen het dragen van vollen baard en knevel of enkelen knevel is toegelaten"?

Art. 157.

Ingevolge art. 148 worden de werkzaamheden der ambachtslieden door den eersten officier geregeld — de werkzaamheden van schoen- en kleermakers dus zoo goed als die van den timmerman of smid. Naar welke beginselen daarbij gehandeld moet worden, is niet bekend en vandaar steeds wederkeerende moeilijkheden. Zoo wordt, terecht, de kleermaker verplicht tot het gratis verrichten van vlaggenreparaties, maar daar dit nergens in de verordeningen is gestipuleerd, levert dit punt ook altijd moeilijkheden op. Hetzelfde is het geval met het pasmaken van uit de magazijnen ontvangen kleedingstukken, maar ook dit zoo belangrijk onderwerp is absoluut niet geregeld, zoodat het *zoo min* mogelijk *in plaats van zoo dikwijls mogelijk* gebeurt — immers de baas wordt er niet voor betaald. Sinds men bij de jongste traktementsherziening de soldij van den kleermaker zoo *uitermate* voordeelig geregeld heeft, behoeft men hem waarlijk niet te sparen uit consideratie voor zijn bijverdiensten.

Wat voor den kleermaker geldt ten opzichte van de vlaggen, geldt ook in gelijke mate voor den schoenmaker ten opzichte van de reparatiën aan het lederen goed.

Dringend noodig is eene bepaling, inhoudende dat schoen- en kleermakers *niets* hoegenaamd mogen ter hand nemen voor

de schepelingen beneden den graad van sergeant, tenzij op een *bon* van een der afdeelingschefs. Zoolang dit niet is bepaald, loopt men gevaar dat binnenboord het meeste buitenmodel goed wordt aangemaakt.

Art. 204.

Hoezeer de nieuwe, zoogenaamde divisieregeling slechts toejuiching verdient, gaat zij, naar ik meen, op schepen waar geen luitenants ter zee der 1e klasse als divisiechefs optreden, aan een ernstig gebrek mank. Een divisiechef is de meerdere van zijne afdeelingschefs en *moet* om zich met den noodigen klem te kunnen doen gelden dan ook steeds de meerdere in rang zijn. Is daarentegen, zooals veelal gebeuren kan, de divisiechef de gelijke in rang en te nauwernood de meerdere in ancienniteit van zijne afdeelingschefs, dan is die gewenschte verhouding niet bereikbaar. Dit zal op de schepen type „Friesland", waar luitenants 1e klasse in de rolle zijn, niet voorkomen, maar op de typen „Kortenaer" daarentegen wel. Ter wille van de divisieregeling alleen, ware het zeer noodig dat op die schepen luitenants der 1e kl. geplaatst werden gelijk het hiervoren werd aangetoond ter wille van de dienstregeling in het benedenschip. (Art. 114). Men vraagt zich dan ook af waarom de „Kortenaers", die met hare zware artillerie en pantser en uitgebreid torpedowezen zooveel meer dan de kruisers de kern der vloot vormen, aan état-major zooveel eenvoudiger bedeeld zijn. Integendeel eischen ook daar het artillerie- en torpedowezen luitenants 1e kl. voor zich — en dat is zonder bezwaar bij te brengen, want men kan met evenveel minder luitenants ter zee der 2e kl. volstaan. Hierin ligt natuurlijk opgesloten dat op een schip type „Kortenaer" de betrekking van eersten officier aan een luitenant ter zee der 1e kl. van veel ancienniteit of aan een hoofdofficier dient te worden opgedragen.

Er is in dit artikel nog een punt, dat, naar het mij voorkomt, niet geheel juist is uitgedrukt. In de vierde alinea namelijk is niet scherp geformuleerd dat sergeant-detachementscommandant zijn eigen afdeelingschef is. Het is noodig dit te doen uitkomen om te beletten dat de adelborsten bij de mariniersafdeeling geplaatst worden, hetgeen aan het aanzien van een onderofficier, die dezen zoo belangrijken post bekleedt, schaden zou. — Waar n.l. een sergeant tevens detachementscommandant is, *vervangt* hij in den regel een luitenant.

Art. 207.

Dit artikel is voor uitbreiding vatbaar door de navolgende alinea:

„Hij (de divisiechef) onderzoekt de conduiteboekjes van aan „boord komende schepelingen en licht den eersten officier ten „spoedigste voor omtrent hunne persoonlijke belangen, zoo die „er zijn. Hij rapporteert eveneens omtrent personen die wegens „bijzondere omstandigheden, inzonderheid wegens mindere eer„lijkheid, meerdere contrôle behoeven".

Art. 215.

Naar aanleiding van dit artikel valt zeer veel op te merken, wij zullen dus trachten de hoofdzaken in 't kort aan te duiden.

De 1e alinea heeft klaarblijkelijk ten doel het dragen van buitenmodel kleedingstukken tegen te gaan. Dit zal wel alleen mogelijk zijn op schepen waar geen mutaties plaats hebben en waar de equipage (en etat-major) eenige jaren bijeen blijft. Zulke schepen zijn er niet en daarom duurt de strijd tegen de buitenmodel plunjes onafgebroken voort. Op het eene schip wil wel eens verschillend inzicht heerschen, ten aanzien van hetgeen al of niet model wordt geacht, in vergelijking van een ander schip. Gevolgelijk kan men een man, die heden in de rol komt en buitenmodel plunjes bezit of draagt, niet al te zeer dupeeren en blijft het wellicht bij eene waarschuwing tegen het dragen van een of ander stuk, dat hij dan, ook wel wetende dat iedere plaatsing slechts tijdelijk is, bewaart tot een volgend schip, waar het misschien weer wel gedragen mag worden. Wij hebben hier te doen met een der tallooze kwade gevolgen, verbonden aan gebrek in vastheid der plaatsingen, waardoor uniformiteit niet bereikbaar is.

Het kwaad wordt nog erger gemaakt door de 2e alinea, die het bezit van plunjes boven de verstrekking *in onbeperkte mate* goedkeurt, want de beschikbare bergruimte laat nu eenmaal het bezit van meerdere kleedingstukken te nauwernood toe. Vandaar dan ook, dat de eerste officier een nimmer ophoudenden krijg heeft te voeren tegen de buitenmodel loop- en rolzakken, die nagenoeg ieder schepeling bezit en die eenvoudig zoo groot zijn dat de vakken of kisten niet naar behooren kunnen gesloten worden [1]). Bovendien is het een lastige krijg, die tegen de buitenmodel zakken gevoerd wordt, want niet altijd kan men gemakkelijk zien of een zak al dan niet model is. Dit bezwaar ware te overkomen door zakken van waterproof (iets als waarvan de ranselzakken der mariniers gemaakt worden) te verstrekken met b.v. een blauwen draad langs boven- en onderkant geweven. Dit ware ook beter, omdat het doek niet geschilderd behoeft te worden en daardoor minder lijdt en zich sterker betoont.

De 3e alinea, die het aan den wal koopen en voorts dragen van modelstukken (die lichtelijk toch niet van model zijn) toelaat, maakt de contrôle nog moeilijker. De gevolgen kan men waarnemen aan de sierlijke jackets die zoo langzamerhand de baadjes verdrongen hebben en wel in zulken grooten getale gedragen worden, dat men het nauwelijks meer bespeurt (het is gemakkelijk te zien als men op den afstand der knoopjes let).

1) Ietwat meerdere berging, althans voor het onderhoud der kleedingstukken geschikter, zou men kunnen verkrijgen door de rolzakkenvakken als kastjes in te richten, gelijk iets dergelijks *sedert jaren* bij de Duitsche vloot het geval is. Men gebruikt daar de zakken alleen bij overplaatsing.

De gevolgen zijn ook waar te nemen aan de buitenmodel mutsen, die in het Nieuwediep de winkelétalages sieren en daar wel niet voorradig zouden zijn indien zij geen gereeden aftrek vonden. Het meerendeel daarvan is tenminste niet voor kinderhoofdjes vervaardigd.

Nu is steller dezes wel geen voorstander van onze jekkers en baadjes en meent hij dat algeheele wijziging der tenue, meer naar het voorbeeld van sloeperlui en sportsmen, zeer in 't belang der minderen zou zijn, maar dat is hier nu minder aan de orde.

Eene aanvulling in den volgenden geest schijnt mij zeer gewenscht:

„De afdeelingschefs overtuigen zich bij het pasmaken of „keeren van kleedingstukken, vooral mutsen, dat niets aan het „model is veranderd".

Bij dit artikel voerde ik zaken aan die als zeer lastig bekend staan. Het is evenwel niet alleen de vraag hoe men het kwade kan keeren, maar ook hoe het goede kan worden bevorderd. In 't algemeen wijst de voortdurende krijg, die tegen het „buitenmodel" gevoerd worden moet, wel aan dat er iets fout is. Ik meen wel dat de zaak hierin wortelt dat de kleedingstukken (vooral schoenen) niet naar den man worden pas gemaakt, maar gedragen moeten worden zooals zij uit het magazijn komen en daarom wordt door de minderen steeds naar iets anders gestreefd. Ik geloof, dat wij in dit opzicht nog veel van de landmacht kunnen leeren, maar de zaak moet dan op groote schaal van rijkswege worden aangevat. Hier ligt nog een schoon veld braak voor de bemoeiing onzer intendance. Moet er aan boord worden pas gemaakt, dan is dit wel is waar lastiger dan wanneer het op de werven gebeuren kan, maar al te scrupuleus behoeft men ten opzichte van de kleermakers niet meer te zijn, sinds hunne soldij aan die der andere korporaals is gelijk gemaakt (zie aant. bij art. 157).

Art. 220.

Bij de laatste alinea van blz. 79 moet ik weer aan het vraagstuk der mutsen denken, waarover wellicht een boekdeel ware samen te stellen. Hoeveel minderen bezitten werkelijk een modelmuts en hoe dikwijls komt het dan nog voor dat die modelmuts werkelijk goed zit? Dit laatste komt ook al zelden voor en wel omdat er eene neiging bestaat tot het opnemen van modelmutsen die eigenlijk te klein zijn en die neiging kan niet met kracht worden tegengewerkt, juist omdat de hier bedoelde alinea eer het tegendeel verordonneert.

Wil men het vraagstuk der mutsen oplossen, en wel zoodanig dat de buitenmodel mutsen in korten tijd verdwijnen, dan is het eenig noodige dat een vaste maat voor randhoogte en bolmiddellijn, die voor alle tailles dezelfde moet wezen, vastgesteld wordt. In het belang der netheid is het dan ook nog

dringend noodzakelijk dat de mutsen gedragen worden met een schijf van kopergaas of een balein in den bol, waardoor die behoorlijk uitstaat.

Ik denk hier ook aan de schoenen en bij ondervinding wetende, welk een plaag slecht of niet passend schoeisel is, heb ik mij steeds er over verwonderd dat ook dit artikel, zelfs binnenslands (in zee laat ik nu daar), naar nummers of tailles verstrekt wordt, want die aldus opgenomen schoenen passen natuurlijk nooit volkomen en daarom weer wordt naar buitenmodel schoeisel gestreefd. Hoe eenvoudig is echter ook hier de oplossing. Men heeft niet anders te doen dan op de werven een zeker aantal schoenmakers te werk te stellen, die niets anders behoeven uit te voeren dan modelschoenen aanmeten en afleveren. Wil men anders — dan worde er een contract met een particulier gesloten. Men verkrijgt door dezen maatregel het voordeel, dat de magazijnsvoorraad zooveel kleiner kan worden en alleen op mobilisatie en varende schepen behoeft te zijn berekend.

Zoolang deze maatregel niet is genomen, kan men wel tegen het buitenmodel schoeisel strijden, doch zonder succes, omdat de overtreders reden tot ontevredenheid hebben, waarin men hun innerlijk moet bijvallen.

Wellicht zou men hier kunnen aanvoeren dat het niet doenlijk is een mobilisatie-voorraad van schoeisel aan te leggen of aan te houden, wanneer daarvan niet af en toe gebruikt wordt. Ik gis echter dat varende schepen en miliciens der herhalingsoefeningen voldoende verbruik zullen waarborgen.

Art. 221.

De kwartierstrepen zijn niet langer van nut. De overplaatsingen van het eene naar het andere schip (en zelfs op eenzelfde schip, van het eene naar het andere kwartier) keeren zoo normaal terug, dat het gedurig verzetten van die streepjes niet is bij te houden en dan ook meestal niet gebeurt. Sinds bovendien de wachten in drieën gedaan worden (wat ik betreur) zijn zij overbodig geworden en zelfs schadelijk, omdat zij nu hoogstens kunnen dienen tot een opsieren van de boezeroenen met buitenmodel roode strepen.

Art. 223.

Steeds betreurde ik, dat de zieke schepelingen niet in de gelegenheid zijn hun eigen bezittingen mede te nemen naar hospitaal of ziekeninrichting. Voorloopig aannemende dat daartegen overwegende bezwaren bestaan, vraag ik mij af of er dan in den regel voldoende gewaakt wordt over de eigendommen van den man. Het verzegelen van den zak en het bewaren daarvan moge voor de veiligheid van de voorwerpen alleszins voldoende zijn — maar wat beteekent dit wanneer de herstelde na weken, maanden soms, terugkeert om te bespeuren dat zijn eigendom in al dien tijd niet gelucht of onderhouden is, zoodat

hij alles ten halve bedorven en verstikt terugvindt? Dit is reeds van zoo groot gewicht dat het ten zeerste in het belang der minderen zou zijn te achten, indien hier te lande (en vooral in Indië) gelegenheid kon worden verstrekt om kooien en zakken naar de hospitalen meê te geven, alwaar zij in een geschikte bergplaats konden worden opgenomen om den man, indien hij tenminste niet doodziek is, af en toe gelegenheid te geven tot het hoogst noodig nazien van de hem toebehoorende goederen.

Kan dit niet — en waarom zou het niet kunnen? — dan is het noodig dat op nieuw aan te bouwen schepen een hok worde afgeschoten voor de kooien en zakken der zieken, die dan dáár bij de hand zijn in plaats van in een bergplaats van den officier van administratie — waar nog wel wat bij heet te kunnen — te worden geborgen. Voorts is het noodig, dat de afdeelingschef eenmaal per veertien dagen de goederen van de zieken door een man van den bak onder toezicht van den baksmeester laat ophalen, luchten en nazien. Is het dan noodig den man gedurende zijne ziekte in de rolle van het wachtschip over te plaatsen, dan moet hij aldaar ook nominatief bij een der afdeelingen worden gevoerd, opdat voortdurend goede zorg kan gedragen worden. Op plaatsen in Indië moet de regeling van locale omstandigheden afhangen.

Op eene Indische hoofdplaats zag ik wel eens kooien en zakken bij den havenmeester in bewaring. Sommige zakken bleven daar als het ware eindeloos en kregen langzamerhand een zoo onaangenaam en vies uiterlijk, dat de titularis het geheel met presennings liet afdekken — niet omdat dit voor de conservatie gewenscht was — maar meer om de kooien en zakken aan de oogen van personen die niet tot den zeedienst behoorden te onttrekken.

Art. 228.

Doet men reewacht, dan is het beter de aflossing omtrent een half uur voor den middag te doen plaats hebben. Het begint dan juist wat rustig in het schip te worden en men kan gemakkelijk de wacht overnemen om er zoo van zelf meê bekend te geraken. De nacht scheidt ook de wacht in twee gelijke helften en dit maakt haar minder drukkend. Thans echter treedt de officier der wacht juist op het drukste oogenblik van den dag op en moet hij allerlei regelen, waarvan hij slechts ten halve notie heeft, omdat hij de dagwacht niet medemaakte. Dit is vooral op wachtschepen het geval.

Art. 229.

Bij de nieuwe regeling van den dienst van den officier der wacht is die dienst aanmerkelijk verlicht — in zooverre dat hem vergund is zich op allerlei uren van dek te begeven, waarop dit vroeger niet veroorloofd was. Mijns inziens kan dit soms voor een goed deel neerkomen op verzwaring van den dienst van anderen, hier met name commandant en eersten officier.

Wel kan men met eenig recht aanvoeren dat toch de onderofficier der wacht voldoende vertrouwbaar moet zijn om den officier der wacht te kunnen vervangen — maar dan wordt toch diens werkkring, die ook genoeg omvat, verzwaard. Bovendien is de onderofficier der wacht niet daar om zijn superieur te vervangen, maar wel om ten spoedigste uitvoering te geven aan al wat door den officier der wacht gelast wordt, en dat raakt te veel zaken dan dat men hem nog buitendien tijdelijk een anderen dienst zou opdragen. Moet de dienst van den officier der wacht verlicht worden, dan is de officier van piket de persoon die als vervanger in aanmerking behoort te komen. Dit in acht nemende blijft de dienst dragen daar waar zulks behoort, tenzij men meent dat de adelborst der wacht, indien die er is, voldoende anciënniteit en ondervinding heeft.

Ik vermeen dat de, bij ons gebruikelijke, reewacht van een etmaal duurs reeds als eene tegemoetkoming moet worden beschouwd, daar zij aangenamer te dragen is dan de voortdurende zeewacht, die bij andere natiën gehuldigd wordt. Wil men dit verschil in de uitvoering van den dienst met andere natiën handhaven, dan kan dat zeer wel, maar dan moet ook de reewacht zeer punctueel worden uitgevoerd en een concessie blijven. Er is geen reden om op die concessie nog verder in te willen gaan. In hoeverre overigens de dienst onder de tegenwoordige regeling al of niet lijdt, begeer ik niet uit te werken.

Voert men echter de oude regeling weder in, dan vervallen wij ook weer in de fouten die aan die regeling kleefden — maar er is, geloof ik, wel een oplossing en zelfs twee of meer.

In de eerste plaats kan voortdurend zeewacht gedaan worden, maar dat komt mij verwerpelijk voor, omdat dit vooral in een haven werkelijk drukkend wordt. Het zou voor den dienst wel meest gewenscht zijn, maar ter wille van de personen worde de bedoelde concessie gedaan en de reewacht behouden.

In de tweede plaats kan men van oordeel zijn dat officieren die een jaar of zes, zeven den rang van luitenant ter zee der 2e kl. bekleeden, zelf wel kunnen weten wanneer hunne presentie noodig is of niet. Hun kan men de voordeelen der nieuwe voorschriften laten genieten, terwijl de jongeren meer overeenkomstig de oude bepalingen dienen.

Maakt men een dergelijk verschil, dan is daarin voor de jongeren niets kwetsends gelegen en het is geen nadeel ook, want hoezeer wij in den dienst de broederschap ook prijzen — vrijheid en gelijkheid zijn hier toch onbestaanbaar. Een beetje verschil zal geen kwaad doen. Een maatregel als deze zou algemeen voorgeschreven kunnen worden, maar beter wellicht aan het oordeel der commandanten kunnen worden overgelaten.

Waarschijnlijk zullen andere oplossingen beter zijn — dat zal de tijd leeren. Waarom b.v. niet op schepen van eenige gevechtswaarde altijd zeewacht doen, mits ter reede de adelborsten meê rouleeren als chefs der wachten?

Art. 243.

Men vraagt zich af, waarom de rapporten sub 1°. van dit artikel vermeld niet, zooals vroeger, door een adelborst worden overgebracht. Het beginsel dat een commandant zoo hoog is geplaatst dat alle rapporten hem door een jong officier moesten worden gebracht en dat hij met geen schepeling in rechtstreeksche aanraking kwam, was een goed beginsel, dat allerminst voor een adelborst declineerend kon zijn. Wèl declineerend kon men achten wanneer een adelborst rondging om te waarschuwen in de longroom dat een sloep klaar was en dergelijke meer — maar voor het overbrengen van eenig bericht aan den hoogsten persoon aan boord is niemand, en ook hij niet, te goed. Het zijn trouwens rapporten waarbij hij den officier der wacht vervangt, *die ze zelf overbrengt* wanneer de commandant slechts aan dek is. Wellicht is door de bedoelde verandering de waarde van den adelborst gerezen, maar dan is dit ten koste van die des commandants geschied.

Art. 246*a*.

Het in de vorige uitgave voorkomend art. 203 een weinig wijzigende, komt het mij voor dat een nieuw art. 247*a* hier zeer wel op zijne plaats zou zijn, indien het ongeveer luidde als volgt:

„Indien bij verzending van dienstbrieven vanwege het com„mandement, den administratieven, of geneeskundigen dienst, „de afteekening der expeditieboekjes niet geschieden kan ter „plaatse waar zulks behoort, worden deze boekjes door den „officier der wacht afgeteekend ten bewijze dat de verzending „heeft plaats gehad.

„Dienstbrieven, geadresseerd aan den commandant, worden „bij diens afwezigheid geopend door dien officier op wien krach„tens Art. 85 Hoofdstuk IV het commandement tijdelijk is „overgegaan.

„Evenzoo wordt gehandeld met geheime brieven waarop „*spoed* is aangeteekend.

„Brieven geheim, doch zonder spoed, brieven zeer geheim „en dienstbrieven op naam gesteld, worden alleen door den „commandant geopend. Ingeval van spoed wordt gezorgd dat „zij onverwijld den commandant worden toegezonden."

Art. 263.

Wordt er geen weekdienst gedaan — al acht ik voor mij dien steeds noodzakelijk — dan meen ik dat het in de practijk gewenscht blijft wanneer de piketdienst niet te 8 uur doch wel bij overal overgaat, want hoe zal de officier van piket, die te half acht de wacht overneemt, te kwart voor achten zijn piket overgeven? In zee — zoo schrijft de bepaling voor — zal het piket om de vier uur overgaan, maar dan is 't maar beter in 't geheel geen officier van piket in 't benedenschip te

hebben. Men is dan beter af met een adelborst, die althans een week blijft.

Art. 266.

De practijk heeft mij geleerd dat uitbreiding gewenscht is als volgt:

„Hij is bijzonder oplettend op den staat waarin de cellen „boven het pantserdek verkeeren, neemt ze in geregeld onder- „houd en legt een register aan van de tijdstippen waarop zij „zijn nagezien en van den staat waarin zij bevonden werden.

„Vochtige plaatsen — vooral in de piek en bij den roer- „koning — worden geregeld onderzocht en in orde gehouden.

„Wekelijks gaat hij met den timmerman den staat na waarin „alle sloten verkeeren.

„Hij zorgt dat, indien de toestand van den dampkring dit „toelaat, dagelijks gedurende minstens een uur in het beneden- „schip wordt gefand. Onder het pantserdek wordt gedurende „den rusttijd gefand, en onder stoom zijnde achteruit altijd. Des „Zaterdags na het schoonschip wordt van 4 tot 6 uur 's avonds „gefand.

„Wekelijks (Vrijdags) gaat hij, in commissie met het hoofd „der machinekamer, den toestand van alle waterdichte sluitingen „en openingen in het pantserdek na".

Ook is een afzonderlijk artikel noodig, luidende ongeveer als volgt:

„De officier van administratie en de officier belast met de elektrische installatiën gaan dagelijks den staat der hulpverlichting en der normale verlichting na; rapporteeren den eersten officier van hunne bevinding en zorgen dat de officier der week verneemt indien er iets aan de verlichtingsmiddelen hapert".

Art. 271.

Hoewel de adelborst der wacht bijzonder oplettend moet zijn bij het loggen, zie ik hem liever zelf loggen. Het loggen is een waarneming — een observatie — en niet eens een van de gemakkelijkste — waarvan zeer veel afhangt en het is mij nimmer mogen gelukken in te zien, waarom *het bestek* op de waarnemingen van een onderofficier moet berusten, wanneer er adelborsten zijn om die *waarneming* te doen. Natuurlijk weet ik wel dat jonge adelborsten dit gewoonlijk anders inzien en liever niet zelf de loglijn door hun vingers laten gaan, maar ik kan dit inzicht toch niet deelen. Daar komt bij, dat men door zelf te loggen het noodige oog op de vaart die het schip loopt spoediger krijgt.

Zoolang wij het bij de zeemacht nog zonder stuurlieden zullen moeten stellen, wordt ook de noodzakelijkheid gevoeld den adelborst het *looden* op te dragen en de daarvoor gevorderde geschiktheid van hem te eischen. De officier der wacht kan niet van de brug af om te gaan looden achteruit — de officier van het stuurmansdetail kan niet op elk onmogelijk uur worden geroepen om te looden — en de onderofficier der wacht is

niet de aangewezen persoon tot het verrichten van *nautische* waarnemingen; die worden alleen door officieren gedaan.

Art. 274.

Ook de dienst van den adelborst van piket binnen boord zou dus slechts een etmaal duren. Wie wat ondervinding heeft van den scheepsdienst zal mij toegeven dat dit veel te kort is en dat die dienst, om goed uitgevoerd te worden, minstens een geheele week duren moet. Desnoods kan men tijdelijke aflossing na 's middags 4 uur toestaan, indien het schip zich op eene reede of in een haven bevindt.

Art. 283.

Ik betwijfel ten zeerste of het goed is den officier-machinist bij zijne drukke bezigheden ook nog de zorg voor de elektrische installatiën op te dragen (dynamo zelf uitgezonderd). Ik kan geen enkele reden bedenken, waarom men het détail van den électricien niet aan een luitenant ter zee zoude opdragen en ben dan ook zoo vrij te gelooven, dat dit alleszins wenschelijk zijn zou. Onder de zeeofficieren telt men zelfs elektrische ingenieurs, die men onder de officieren-machinist *niet* aantreft, en bij de eerstgenoemden is de ambitie om naar Luik te gaan groot genoeg. Ik bedoel daarmeê niet dat het noodig zou zijn een zeker aantal officieren naar Luik te zenden, maar het is meer op de ambitie voor de elektrotechniek waarop ik de aandacht wil vestigen, en waar die ambitie niet geloochend kan worden, zullen de bekwaamheden wel komen met de betrekking. Het bestek van dit geschrift laat de verdere uitwerking hiervan noode toe, zoodat ik mij dan ook kan bepalen tot eene verwijzing naar de studie over dit onderwerp, in een vorigen jaargang van het Marineblad gepubliceerd, door den Luitenant ter zee S. F. Nolst Trenité.

Toch wensch ik er nog even op te wijzen, dat het ook niet wenschelijk is aan een enkel persoon, in dit geval den officier-machinist, een werkkring aan te wijzen zoo uitgebreid, dat het zwaartepunt van de scheepshuishouding van zijn plaats geraakt.

Een enkel bezwaar kan worden geopperd tegen het overbrengen van het détail van den électricien naar een luitenant ter zee en wel dit, dat het moeilijkheden geven kan wanneer men aldus ondergeschikte stokers enz. aan hun natuurlijk hoofd onttrekt. Ernstig acht ik dit bezwaar wel niet en men zou het geheel kunnen ondervangen door andere schepelingen bij dit detail te werk te stellen (in de toekomst stuurmansleerlingen — want die zullen binnen niet al te lang tijdsverloop wel weer moeten verschijnen).

Art. 353.

Over de zeer betreurde afschaffing van de stuurlieden kan ik zwijgen, daar op dit punt groote eenstemmigheid van meening heerscht. Binnenkort zullen zij wel hersteld moeten worden — zij het onder eenigszins anderen vorm dan vroeger. Ik

teeken daarom bij dit artikel slechts aan, dat men het stuurmansdeten, natuurlijk wel aan den timmerman kan opdragen, maar dat er dan ook zooveel minder getimmerd wordt.

Art. 367.

Voor de eenvormigheid ware het gewenscht, indien op alle schepen de zondagsdienst des Maandagsmorgens werd overgegeven.

Art. 381.

Het ware geen weelde indien hieraan werd toegevoegd:

„Hij zorgt den uitkijken in het benedenschip duidelijke orders te geven".

Art. 389.

Onder stoom zijnde heeft men tegenwoordig zooveel volk beschikbaar, dat er wel steeds een post bij de reddingboei zou kunnen zijn, tenzij deze op de brug hangt, waar zij ook behoort.

Art. 417.

Steller dezes kan zich niet herinneren ooit op een schip te hebben gediend, waar inderdaad voldoende kooienberging werd aangetroffen. Soms werden wat losse kisten en kasten bijgetimmerd, die nooit goed waterdicht waren. Soms werden andere bergplaatsen ingeruimd. En toch is het gebrek zoo gemakkelijk te ontgaan! Men heeft slechts te zorgen dat de verschansingen waar mogelijk dubbele breedte bekomen — zooals naar ik meen op andere scheepstypen meermalen het geval was.

Ten aanzien van de kooien worde opgemerkt dat deze, sinds de techniek is voortgeschreden, vermoedelijk wel uit één stuk kunnen worden gemaakt, wat sterker zou zijn en minder behoefte aan reparatie zou veroorzaken. De kooien slijten tegenwoordig meer dan vroeger, daar zij nauwelijks veertien dagen ongeschrobd kunnen blijven — wegens het voortdurend stoomen en kolenladen.

Art. 432.

Leest men dit artikel attent, dan maakt men de gevolgtrekking dat de oefeningen in gymnastiek, schermen en zwemmen in de meeste omstandigheden niet onder de leiding van divisiechefs staan. Daarom is ook noodig dat voorgeschreven worde dat de zelfstandig met die oefeningen belaste officieren den divisiechefs hunne aanteekeningen ter hand stellen, voor zoover deze onmisbaar zijn tot het invullen der conduiteboekjes.

Art. 444.

Erkennende dat de bepalingen ter voorkoming van en tot het blusschen van brand ons een grooten stap voorwaarts brachten, teeken ik aan dat de regeling betreffende de sleutelskast meer moeilijkheid moet veroorzaken dan gemak. Om dit aan te toonen, breng ik de sleutels tot drie categorieën: 1e. die van den eersten officier, 2e. die van den officier der wacht, 3e. die van den officier van administratie. Wordt nu toegegeven dat niemand eraan zal denken, de sleutels van kruitkamers,

granaathokken en die bij den eersten officier bewaard worden, aan den officier der wacht over te dragen, dan is het ook duidelijk dat de eenheid in de behandeling der sleutels toch slechts schijnbaar is en er op dien grond geen reden is om, zooals feitelijk geschieden moet, den officier van administratie de sleutel van zijne bergplaatsen te ontnemen.

En redenen om hem die te laten behouden zijn er te over, daar hij persoonlijk voor den richtigen inhoud van die bergplaatsen verantwoordelijk is. Nu kan men hem de sleutels wel ontnemen, maar stelt hem dan voor een allermoeilijkst vraagstuk, n.l. te waken over bergplaatsen over welker toegangen een ander beschikt. Staat nu de officier van administratie op zijn goed recht, dan kan hij er op aandringen dat de officier der wacht nimmer een ander persoon tot die sleutelkast laat naderen — veel minder er in toelaat, want doet de wachthebbende officier dit niet, laat hij b.v. eenig persoon in de sleutelkast toe om er zijn eigen sleutel uit te halen, dan kan deze ook wel den sleutel van het natte victualieruim medenemen. En nu kan men wel weer den officier der wacht in dien geest instrueeren, maar deze heeft toch wel wat anders te doen dan den geheelen dag sleutels te ontvangen of af te geven en hij geraakt ten slotte in de onmogelijkheid aan het voorschrift te voldoen, wanneer hij bijv. eens niet van de brug af kan en bovendien geen adelborst te zijner beschikking heeft.

Dit uit de practijk gegrepen geval zal zich wel overal op soortgelijke wijze herhalen en een moeilijkheid blijven, waarvoor geen oplossing is.

Daarom dient het geheele voorschrift gewijzigd te worden b.v. in den volgenden geest:

„De sleutels der bottelarij, victualiebergplaatsen enz. wor-„den geborgen in een afzonderlijk sleutelkastje, dat in de hut „van den officier van administratie op een goed zichtbare plaats „wordt aangebracht.

„De officier van administratie doet vóór de ronde, die na „taptoe gehouden wordt, de benoodigde sleutels ter hand stellen „aan den officier of adelborst die de ronde maakt, of vergezelt „in eigen persoon de ronde, wanneer hij oordeelt dat de berg-„plaatsen alleen in zijne tegenwoordigheid behooren te worden „geopend en gesloten."

Art. 440.

Op schepen die van elektrisch licht zijn voorzien, is con trôle op het branden der lampjes niet gemakkelijk. Wel kan men de contactknoppen der lampjes die altijd behooren te branden merken en zich aldus steeds overtuigen dat daaraan de hand wordt gehouden — maar beletten dat er menigmaal tal van lampjes licht geven zonder dat dit ergens toe dient, kan men niet. Het zou dan ook een beslist voordeel zijn, wanneer de schepen een kabelgeleiding voor de eigenlijk gezegde nachtverlichting bezaten, die alleen op de noodige of iets meer dan de noodige lampjes aansloot. Overdag — op de werkuren moet

natuurlijk de groote leiding zijn aangesloten omdat men dan, zoo noodig, overal licht wenscht te kunnen ontsteken.

Artt. 465–482.

Een waardig onderwerp, waarover veel te zeggen valt, is wel dat der rollen, maar wij hebben ons te beperken. In de eerste plaats zij opgemerkt dat het geheel mij niet erg „up to date" voorkomt, sinds de wachten in drie kwartieren worden gedaan. Daardoor is diep in het wezen der rollen getast. Thans heeft men toch feitelijk een nominale rol van twee kwartieren naast een andere van drie en deze laatste is degene waarmede de meeste rekening gehouden moet worden, omdat zij de passagiersbeurten regelt.

Niet alleen om die reden wordt de drie-kwartiersregeling door steller dezes betreurd, maar wel vooral op grond van het feit dat men te weinig volk overhoudt om des nachts sloepen te laten varen of een eerste brandpiket uit te zenden. Nemen wij om dit aan te toonen weer een zeer groot schip, met wel 150 matrozen in de rolle, als voorbeeld aan, dan heeft men na aftrek van zieken, bedienden, arrestanten enz. misschien een man of vijftien aan dek. Daarvan moeten de uitkijkposten enz. bezet blijven, zoodat men hoogstens genoeg volk overhoudt om een enkele maal een enkele sloep in de vaart te hebben.

In de tweede plaats zijn de woonverblijven op de schepen meestal van dien aard, dat hoogstens (b.v. op de typen „Kortenaer") de helft der equipage voldoende slaapruimte vindt. Wil men twee derden van de equipage laten slapen, dan is de ruimte, tenminste als er geen passagiers zijn of wel veel miliciens aan boord moeten zijn, niet groot genoeg en het geheele tusschendeks zoodanig opgepropt met kooien, dat de noodzakelijke rondes niet naar den eisch gemaakt kunnen worden.

Nu is het vreemd geredeneerd, wanneer men om in gebrek aan ruimte te gemoet te komen, wat meer volk op de wacht gaat zetten, maar men vergete niet dat de drie-kwartiersregeling thans nog gewaardeerd wordt als een welwillende tegemoetkoming, waarvoor men zich gaarne wat opoffering getroost. Straks evenwel zal diezelfde regeling tot de rechten van den mensch gaan behooren en dan komen de klachten over onvoldoende ruimte — waaraan toch in alle eeuwigheid niet zal zijn te veranderen — tot ons terug, als zoovele bewijzen voor de onwelwillende en cruelle behandeling waaraan men op een oorlogsschip is blootgesteld. *Verandering van stelsel is van urgent belang.*

Een uitweg zoekende meen ik er een te kunnen aanwijzen, die aan alle zwarigheden te gemoet komt en nu nog gemakkelijk is in te slaan, want ieder herinnert zich de twee-kwartiersregeling nog.

Men behoude de verdeeling in twee kwartieren, maar splitse elk kwartier in twee onderdeelen van gelijke sterkte. Alsdan laat men van de omstandigheden afhangen of een geheel kwartier op de wacht komt dan wel de helft van het kwartier —

of ook zal men soms, het geheele kwartier beschikbaar willende hebben, de eene helft de wacht laten doen en de andere helft *aan dek* gelegenheid geven tot slapen.

Ieder man kan er nu op rekenen, dat hij van de twaalf dagen er zes kan passagieren, en er zullen omstandigheden zijn waaronder hem negen dagen van de twaalf die vergunning verleend wordt. Bij de drie-kwartiersregeling is het maximum acht. De wacht in tweeën blijft alzoo de normale — wordt er minder wacht gedaan, dan valt het meê — maar de commandeerende officier is beter in de gelegenheid zooveel of zoo weinig volk aan boord te hebben als met het oog op de omstandigheden gewenscht is. Klachten over gebrek aan ruimte worden voorkomen.

Op kleinere schepen, waar de halve equipage te sterk wordt geoordeeld en een derde gedeelte niet voldoende is, houde men van elk kwartier een constant aantal manschappen aan boord, terwijl de overblijvenden à tour de rôle als overcompleet van boord kunnen gaan.

Men kan, indien deze regeling vigeert, gemakkelijk van zeewacht op reewacht en omgekeerd overgaan. Met de driekwartiersregeling gaat dat zoo niet.

Werd deze regeling toegepast, dan zoude ook veel wat thans in de rollen verouderd voorkomt geheel in orde zijn.

Art. 480.

Dit artikel luidt niet precies genoeg. Men moet de manschappen zoodanig opstellen, dat de voornaamste lijnen van het schip door hen worden gemarkeerd, en wel op den bak aan S.B. en B.B. — overigens alleen aan de zijde waarheen geparadeerd wordt.

Art. 474.

Het bergen — het voortdurend in en weer uit de sloepen geven van de zeerampvictualie geeft in de practijk het grootste ongerief. Bij eerste indienststelling is het noodig in de nabijheid van elke sloep een vaste *waterdichte* bergplaats aan te maken, waarin de model-verstrekking juist geborgen worden kan. Het voortdurend versjouwen is dan niet langer noodig en de victualie — vooral het harde brood dat in de niet luchtdichte trommels snel bederft — heeft minder te lijden. Dit laatste is van groot gewicht, als men bedenkt, dat een open sloep in zee, die bedorven victualie meêvoert, erger er aan toe is dan eene, die geen levensmiddelen in heeft. De voorgestelde maatregel heeft bezwaren, maar geen onoverkomelijke.

Het artikel verdient uitbreiding met de navolgende zinsnede:

„De met de sloepen belaste officieren dienen, na de eerste „beproeving, bij den eersten officier een volledig schema van de „stuwing der behoeften in. In zee zijn zij ten allen tijde aan„sprakelijk voor het nauwkeurig en in goede orde aanwezig „zijn van al het benoodigde en overtuigen zij zich door geregelde „inspectiën van den staat, waarin sloep en inventaris zich be„vinden."

Tenslotte nog eenige opmerkingen die gereedelijk aan het Hoofdstuk „Inwendige Dienst" aansluiten, maar die nu juist niet in verband met een bepaald artikel zijn te brengen.

1o. *De provoosten.*

De schepen type „Kortenaer" bezitten slechts één provoost (de tweede dient voor bakkerij) en dat is in gewone omstandigheden te weinig. Op de oudere schepen type „Atjeh" was gewoonlijk slechts één provoost beschikbaar, maar daar kon men de arrestanten althans onder het halfdek afzonderen. Op de nieuwere schepen evenwel, moet men de arrestanten in het volkslogies plaatsen, wat het arrest vrij illusoir maakt. Daarbij komt dat het niet recht oirbaar is te achten, geboeide arrestanten te midden van de schepelingen te laten, zoodat zij wellicht niet geboeid worden. Ten slotte komt het linoleum de aandacht vragen, want deze alle vuil in zich opnemende stof maakt het nederzitten onmogelijk, wat een reden te meer is om geen geboeide arrestanten bij den schildwacht te plaatsen. Is het dan wellicht onvermijdelijk dat wij ons op de typen „Kortenaer" met een enkele provoost blijven vergenoegen en is het wellicht niet mogelijk er op nog aan te bouwen schepen meerdere af te zonderen — dan is het toch dringend noodig dat er geschikte arrestantenkamers worden afgeschoten. Om een model behoeft men niet verlegen te zijn — ieder herinnert zich de inrichting op het vroegere wachtschip „Gedeh".

2o. *Het passagieren.*

Artikel 188 van het vierde hoofdstuk behelst eenige algemeene bepalingen waarnaar het passagieren geregeld zal worden en deze bepalingen worden volgens hetzelfde artikel, naargelang van de plaats waar men zich bevindt en van de omstandigheden gewijzigd. Dat nu niet aan een ieder volstrekt gelijke vergunning om naar den wal te gaan wordt verleend, kan men toejuichen, maar er zijn zwarigheden:

Iemand, die zijn twintigste jaar volbracht heeft, maar nog geen twee jaar geleden het opleidingsschip verliet, *kan* niet in het bezit zijn van het certificaat voor goed gedrag en *kan* dus niet in de voorrechten verbonden aan de 1e klasse van passagieren deelen — al is zijn gedrag nog zoo voortreffelijk. Waarom eigenlijk niet? Voor de stokers binnenl. dienst, die dat certificaat ook niet kunnen hebben is *wel* gezorgd bij de 6e alinea van art. 188.

Is het menschkundig wanneer men in onze eigen havens, waaronder ook te verstaan de Indische, het passagieren beperkt? In Indië toch is de gelegenheid om te passagieren niet zoo overvloedig dat men de schepelingen nog aan boord behoeft te houden wanneer zij eens het geluk hebben een maand op een station te zijn waar men vijf minuten roeiens van den wal ligt. Toch gebeurt dat wel. Erger nog wordt de toestand, wanneer onder die omstandigheden de passagiers 2e kl. van het eene schip slechts tweemaal 's weeks naar den wal gaan, ter-

wijl op een ander schip op dezelfde reede, de geheele équipage als passagier 1e kl. behandeld wordt. Dat gebeurt misschien ook wel.

Moge het wellicht waar zijn, dat de schepelingen het beperkt passagieren aan hun eigen vrienden grootendeels te danken hebben, men mag betwijfelen of de tegenwoordige regeling voor volwassenen geschikt is. Wordt hier in Nederland dan ook op eenig schip dat in de haven ligt, in twee klassen gepassagierd, en veroordeelt de regeling niet zichzelve, wanneer men toch moet erkennen, dat zij op een schip dat aan de kaai gemeerd ligt, niet zou zijn te handhaven?

3°. *Scheepstoko's.*

Eene Indische circulaire beveelt deze instellingen aan, stelt ze onder contrôle en maakt haar bijna verplicht. Dit alles moge mijne volle sympathie wegdragen, maar hoe te handelen, wanneer geen officier zich met die toko belasten wil? Men *kan* er niemand voor commandeeren, want alle leverantie gaat op den naam van den beheerder, die zoo al niet zijne eigene fondsen, dan toch zijn eigen crediet in de zaak steekt. De fondsen kan men niet opeischen — het eigen crediet in een bepaalde richting aan te wenden, kan niet bevolen worden. Het crediet kan ook nul of negatief zijn en valt steeds buiten contrôle.

Wil men de zaak verplichtend stellen, dan is het noodig, dat van regeeringswege het bedrijfskapitaal gewaarborgd worde, zoodat nooit eenig persoon eigen crediet of fondsen behoeft aan te spreken. In dat geval alleen kan er van verplichte toko's sprake zijn. Ik teeken dit aan om aan te wijzen op welke wijze men het houden eener toko verzekeren kan, niet om staatsbemoeiing aan te prijzen — die zou alleen schadelijk zijn.

4o. *De verhouding van den Commandant tot de Verordeningen.*

In de vroeger vigeerende uitgaven der Verordeningen kwam een artikel voor, waarbij de Commandant werd gerechtigd zooveel noodig de bepalingen te wijzigen. Sedert is die bepaling weggelaten.

Beteekent dit eene vermindering van de macht des commandeerenden officiers, dan is dit een bedenkelijk verschijnsel.

Of wordt die bevoegdheid als vanzelf sprekende aangemerkt?

Dan ware het toch beter zoo de bepaling hersteld werd, opdat aan het goed recht van mogelijke wijziging der voorschriften nimmer getwijfeld worde.

Een onverschillige zaak is het niet, ware het alleen omdat elk die zich aan de bepalingen houden wil bij den besten wil toch van uur tot uur tot kleine afwijkingen gedwongen wordt. Geeft men dit toe, dan is het ook noodig te weten dat een Commandant kan vaststellen tot hoever zekere afwijking kan gaan, m. a. w. de Commandant *heeft behoefte* aan eene bepaling die hem vergunt afwijkingen te gelasten.

5o. *De nota's aan 't slot der hoofdstukken.*

· Indien, en dit is thans het geval, de nota's aan het slot der hoofdstukken, ook waar zij hetzelfde onderwerp behandelen, telkens weer in kleinigheden verschillen, kan geen enkel hoofdstuk gelezen worden zonder eerst weer die nota te consulteeren. Vergelijking van artikelen die tot verschillende hoofdstukken behooren wordt daardoor lastig, studie van het recueil wordt moeilijk en terwijl naar nauwkeurigheid wordt gestreefd gaat duidelijkheid verloren.

Z.

CONDENSORPIJPJES.

Ten vervolge op hetgeen ik over bovenstaand onderwerp schreef in de nummers 5 en 17 van dit tijdschrift [1]), neem ik thans de vrijheid, mededeeling te doen van eenige ondervinding betreffende deze aangelegenheid, opgedaan door verschillende stoomvaartmaatschappijen en anderen en waaromtrent mij welwillend opgaven werden verstrekt.

De namen van de schepen, firma's en maatschappijen zijn door mij verzwegen en door cijfers en letters aangegeven.

Van een Stoomvaartmaatschappij. Het stoomschip *4* door de scheepsbouwmaatschappij *C.* gebouwd, vertrok begin 1896.

Bij aankomst te..... rapporteerde de 1e machinist eenige lekke condensorpijpjes te hebben gehad. Dit gebrek herhaalde zich kort daarop nog eenige keeren en men besloot toen direct — uitgaande van de onderstelling met een slechte kwaliteit condensorpijpen te doen te hebben — ze allen te doen vervangen uit den voorraad reserve-condensorpijpen, in het magazijn te..... aanwezig. Na dien tijd heeft men geen last van lekke pijpen meer gehad.

Bij onderzoek van de uitgenomen pijpen bleken 14 stuks door kleine gaatjes onbruikbaar geworden.

Het stoomschip *4* is voorzien van electrisch licht en enkeldraad-systeem.

Omtrent het bovenstaande is het volgende nog vermeldenswaard.

De voorraad reserve-condensorpijpen in het magazijn te.... was geleverd door een Fransche firma en werd steeds door dezelfde firma, wanneer noodig, aangevuld. Nimmer had men over de kwaliteit dezer pijpjes reden tot klagen.

---

1) »De Ingenieur", »Marineblad" 1e afl. jaarg. 1900—1901.

Om nu tenminste eenige zekerheid te hebben, dat het stoomschip *4* goede condensorpijpen zou krijgen, werd bij aanbouw van het schip overeengekomen, dat de scheepsbouwmaatschappij *C.* dezelfde soort pijpjes van denzelfden fabrikant zou betrekken.

Dit geschiedde en het resultaat werd hierboven medegedeeld.

De fabrikanten van de condensorpijpen, hiervan kennis gegeven, antwoordden: dat zij ten hoogste verwonderd waren over deze bevinding, omdat zij absoluut niets in hunne procédé's veranderd hadden, en dat de vertering hun eerder toescheen een gevolg te zijn van oververhitting der pijpjes, oxydeerende werking van zuren, enz.

Na ontvangst van dit antwoord werden door de stoomvaartmaatschappij twee stukken condensorpijp, n.l. één afkomstig van een pijp aan boord stoomschip *4* gebruikt, het andere afgesneden van een reservecondensorpijp uit het magazijn te ....., den heer Scheikundige ter analyseering toevertrouwd.

Dit onderzoek gaf de volgende uitkomsten:

Monster ex stoomschip *4*: 68.47 pct. koper, 30.83 pct. zink, 0.46 pct. lood en een spoor ijzer (minder dan 0.1 pct.).

Monster ex magazijn: 70.33 pct. koper, 28.60 pct. zink, 0.65 pct. lood en 0.51 pct. ijzer.

Uit andere bronnen vernam ik het volgende:

1°. dat de nieuwe Japansche torpedobootvernielers veel last ondervinden van vertering van condensorpijpjes.

2°. dat de van binnen en van buiten *vertinde* condensorpijpjes in een oorlogsschip van de V. S. van Noord-Amerika gebouwd door ..... tengevolge van het invallen van gaatjes onbruikbaar werden tusschen den proeftocht en de overname van het schip.

3°. op een vaartuig van de Ind. Mil. Marine werd veel last ondervonden van vertering van de circulatie in- en uitvloei (*rood-koper*). Bij onderzoek bleek een belangrijk electrisch lek te bestaan, zoodanig, dat een tusschen den machinekamervloer en een pool van een der dynamo's ingeschakeld gloeilampje ontstoken werd.

Van een Stoomvaartmaatschappij. Op de nieuwe booten *1, 2* en *3* heeft men veel last van het wegteren van condensorpijpjes. Deze schepen zijn gebouwd in 1896 door de zeer bekende firma A. in Schotland en de condensorpijpjes zijn geleverd door de bekende firma B. te Birmingham. Het scheikundig onderzoek der pijpjes gaf 67.8 pct. koper en 32 pct. zink. De schepen zijn electrisch verlicht met dubbel-draad-systeem. De vertering van de pijpjes heeft plaats op de hoogte van de pijpplaten.

Van vertering van *roodkoperen* zoutwaterleidingpijpen had men geen last.

Onlangs zijn in gebruik genomen in- en uitwendig *vertinde* condensorpijpjes van Franschen oorsprong, waarvan het scheikundig onderzoek de volgende uitkomst gaf:

91 pct. koper, 7.2 pct. zink. Deze pijpjes voldoen tot nu toe beter.

Van een Stoomvaartmaatschappij. Het stoomschip 5 in 1880 door een zeer bekende buitenlandsche firma van *staal* gebouwd, werd in 1896 hier te lande van nieuwe triple-expansie-machines voorzien.

De kistvormige condensor is van gietijzer en bevat ruim 1600 getrokken condensorpijpen (*onvertind*) 14 Ev. lang $^3/_4$ Ed. diam. buitenwerks — geleverd door de bekende firma B. te Birmingham.

Het circulatiewater wordt door een dubbelwerkende circulatiepomp — door de hoofdmachine bewogen — door de condensorpijpen gevoerd.

Het schip was electrisch verlicht, 62 volt spanning, enkel-draad-systeem.

Het schip aanvaardde met de nieuwe machines en ketels in 1896 de eerste reis. Twee maanden later werd reeds veel last ondervonden van de vertering van condensorpijpjes. Dit proces ging voort, zoodat in het eerste jaar reeds eenige honderden pijpjes waren vernieuwd en in December 1897 alle condensorpijpjes vernieuwd werden. Deze nieuwe pijpjes, afkomstig van denzelfden fabrikant B., werden op zijn voorstel in- en uitwendig *vertind*. In April daaraanvolgende kwamen weder enkele lekke condensorpijpjes voor, maar daar in Juni 1898 dit schip werd verkocht, zijn geen nadere bijzonderheden bekend.

De vertering der condensorpijpjes was in dezen condensor algemeen, zoowel boven als onder, de bovenste pijpjes echter het sterkst.

Daar ook reeds in de eerste maanden na de vernieuwing van de hoofdmachines in 1896, eenige *roodkoperen* zoutwaterleidingen zoo sterk verteerden, dat eenige binnen 6 maanden waren vernieuwd, werd als proef de electrische geleiding in machinekamer en stookplaatsen dubbeldraads en boven de waterlijn aangelegd. Merkbaar had dit echter niet den minsten invloed en bleef de vertering van *roodkoperen* zoutwaterpijpen en van condensorpijpen voortgaan.

Het verdient opmerking, dat, om eene eenigszins rustige werking van de circulatiepomp te verkrijgen, veel lucht in de zuigleiding werd toegelaten en het komt waarschijnlijk voor, dat hierdoor veel is bijgedragen tot spoedige vertering.

Scheikundig onderzoek van de condensorpijpen had niet plaats. Er was geen aanleiding om aan de deugdzaamheid van het materiaal te twijfelen.

Een gewijzigde circulatiepomp, ofschoon in bewerking, is wegens verkoop van het schip niet geplaatst. Na stoomschip 5 is de vertering het belangrijkst aan boord stoomschip *6*.

Dit schip, gebouwd van *ijzer*, is electrisch verlicht, 62 volt spanning, enkel-draad-systeem.

De condensor is cylindervormig van gietijzer, vertikaal,

voorzien van bijna 4000 getrokken condensorpijpen ruim 8 Ev. lang en van $^3/_4$ Ed. buiten diam. Het circulatiewater wordt door twee afzonderlijk werkende centrifugaalpompen in het midden van het ondervlak in den condensor en buiten om de pijpjes gevoerd.

De vertering is in dezen condensor het sterkst daar, waar het circulatiewater er binnenkomt. De pijpjes zijn eveneens geleverd door de firma B. te Birmingham.

Het verteren van de *roodkoperen* zoutwaterpijpen is op dit schip evenals aan boord stoomschip 7 (*6* en *7* zijn beide *ijzeren* schepen) niet zoo sterk als op de overige schepen van deze stoomvaartmaatschappij, welke van *staal* gebouwd zijn.

Het is niet te constateeren of bij de electrische verlichting het enkel-draad-stelsel eenigen invloed oefent, daar op het *ijzeren* stoomschip *8* met *twee*-draad-stelsel de vertering van condensorpijpjes minstens even sterk was als op de overige schepen dezer maatschappij met *enkel*-draad-stelsel.

Aan boord van de nieuwe *stalen* schepen *9* en *10* dezer maatschappij, resp. ruim één en ruim twee jaar in gebruik, geven de condensorpijpjes tot nu toe weinig last. Daarentegen zijn van de *roodkoperen* zoutwaterleidingen — voornamelijk die waardoor verwarmd zeewater vloeit, reeds gedeelten vernieuwd. De vertering is echter niet zoo sterk in den laatsten tijd als in den beginne. Ook boden eenige inwendig *vertinde* zoutwaterleidingen aanmerkelijk langer weerstand.

*

Aan deze mededeelingen wensch ik de volgende beschouwingen toe te voegen.

Het verteren van condensorpijpjes dateert van vroeger dan sommigen meenen. Reeds vóór 1892 had het Amerikaansche oorlogsschip „Baltimore" veel hinder van deze kwaal. Daar stroomde het circulatiewater *buiten* de pijpjes, die *vertind* waren. De vertering werd voornamelijk toegeschreven aan het vertinnen of liever aan het niet volkomen vertind blijven, omdat, waar toevallig het vertinsel ontbrak, tusschen het onbeschermde en het vertinde geelkoper in zeewater een zeer merkbare galvanische werking ontstond, tengevolge waarvan het geelkoper verteerde en men oordeelde dan ook *onvertinde* pijpjes beter dan vertinde.

Volgens de 4ᵉ uitgave van Seaton's Manual of Steam Engineering (de uitgave van 1885) werden door de Engelsche Admiraliteit „en dus ook door alle andere Marines" *vertinde* condensorpijpjes voorgeschreven. Reeds toen waren blijkbaar lekke pijpjes niet zeldzaam. Er wordt gezegd, dat dit gebrek te verwachten is bij pijpjes ook van de beste firma's afkomstig en dat *vertinnen* een preventief is, omdat de slechte plaatsen dan met tin gevuld worden.

Sedert heeft de meening ingang gevonden, dat het vertinnen het tegendeel is van een spoorslag voor de fabrikanten om goede pijpjes te leveren en is men in Engeland tot dezelfde

conclusie gekomen als in Amerika, n.l. dat *onvertinde* pijpjes de voorkeur verdienen. Alleen bij gietijzeren condensors schijnt de Admiraliteit nog vertinde pijpjes voor te schrijven.

Seaton dringt er in al de uitgaven van zijn boek op aan, om alle pijpjes niet alleen met waterdruk maar ook met stoomdruk te beproeven, omdat de gebreken zich daarbij duidelijker verraden.

Kwamen dus ook vóór vele jaren reeds gebreken aan condensorpijpjes voor, het is natuurlijk dat zij hinderlijker werden, naarmate aan stoomwerktuigen en ketels hoogere eischen werden gesteld, naarmate de stoomdruk werd opgevoerd, op het gewicht moest worden uitgezuinigd, waterpijpketels met slechts weinig waterinhoud werden ingevoerd. En in dit laatste schuilt vermoedelijk ook een van de redenen, waarom oorlogsschepen betrekkelijk meer last hebben van deze kwaal dan mailbooten en vrachtbooten. Maar, evenals vroeger, komen ook nu nog wel schepen voor, waar de omstandigheden zoo gunstig zijn, dat de condensorpijpjes geen reden tot klagen geven.

Dat over het algemeen de kwaal erger is dan vroeger, valt intusschen niet te ontkennen en moet, naar ik geloof en reeds vroeger mededeelde, voornamelijk toegeschreven worden aan de uitbreiding van de toepassing van electriciteit aan boord. Hierin zou dan ook weder een andere oorzaak te vinden zijn waarom passagiers- en mailstoomers meer last hebben van de vertering zoowel van geelkoperen condensorpijpjes als van roodkoperen zoutwaterpijpen, dan vrachtstoomers, en waarom vele oorlogsschepen met hun nog grooter dynamovermogen nog meer door deze kwaal geplaagd worden dan mailbooten.

Nu zijn er nog een paar punten, waarop ik gaarne de aandacht van belangstellenden zou willen vestigen:

1°. Wanneer de machines voor het eerst worden te werk gesteld, is er alle kans, dat uit cylinders en stoomschuifkasten zeer kleine deeltjes ijzer — bij de bewerking van deze gietijzeren deelen daarin achter gebleven -- worden meegevoerd naar den condensor en enkele daarvan op de pijpjes blijven liggen roesten en een nadeelige werking op de pijpjes oefenen, vooral wanneer, bij dit stoomen onder eigen beheer van den machinefabrikant, op ruime schaal gebruik wordt gemaakt van inwendige smering door middel van meer of min zure olie (plantaardige of wel gemengde machine-olie).

2°. Met het zeewater voert de circulatiepomp altijd eenige in dat water zich bevindende lucht door de condensorpijpjes en ik kan mij wel voorstellen, dat die lucht, ook tengevolge van de verwarming in den condensor in kleine belletjes wordt losgelaten en bij eenigen tegenstand (die niet altijd te ontgaan is, men denke b.v. aan zeewier) zich tegen de binnenbovenvlakte der vrijwel *horizontale* pijpjes afzet.

Ofschoon het misschien mogelijk is, dat deze belletjes gassen bevatten, welke op zich zelf reeds oxydeerende werking

oefenen, behoeft men zoover niet te gaan in de veronderstellingen, maar zou de mogelijkheid, dat door deze belletjes de andere oorzaken van vertering (waaronder dan weer in de eerste plaats de electrolytische werking) als het ware vrij spel krijgen, een gezichtspunt openen, dat door wetenschappelijke en interessante proefnemingen zou kunnen worden opgehelderd, maar waarbij reeds dadelijk als vanzelf eenige voorzorgsmaatregelen in het oog springen, die in vorige opstellen over dit onderwerp niet zijn genoemd.

Resumeerende, geef ik de volgende betrekkelijk weinig kostbare voorzorgsmaatregelen in overweging:

a. te zorgen voor pijpjes van uitmuntend materiaal, wanneer doenbaar, door de geldelijke belangen van den pijpjesfabrikant aan den levensduur van de condensorpijpjes te verbinden.

b. flinke hoeveelheden zink tegen de condensordeksels aan te brengen, b.v. op de wijze zooals de Amerikaansche Marine dit doet, n.l. tegendekseltjes van ongeveer 30 cM. diam. in zoo groot mogelijk aantal evenveel gaten in de groote deksels afsluitende en die de inspectie van de condensors en de vernieuwing van het zink vergemakkelijken.

c. de condensors met ringen van indiarubber en met eboniet omkleede bouten te isoleeren van het schip en van de pijpleidingen.

d. de condensors eenige helling te geven, opdat zich minder makkelijk ijzer- en vetdeelen op de pijpjes zullen vasthechten en ook minder makkelijk gasbelletjes in de pijpjes zullen achterblijven.

e. bij het aanvankelijk onder stoom beproeven van de werktuigen — het zoogenaamd gemeerd stoomen — de condensors buiten te sluiten. Dit geeft bovendien het voordeel, dat het eerste vuil en vet niet in de ketels komt.

f. waar deze nog niet zijn aangebracht, flinke luchtkranen aan te brengen op de hoogste punten der condensordeksels (circulatieruimte) en deze kranen *steeds lekkende te houden* wanneer de circulatiepompen te werk staan.

Teneinde den mogelijken indruk weg te nemen, alsof ik meen de oplossing van het vraagstuk gevonden te hebben, voel ik mij genoopt te verklaren, dat naar mijn gevoelen de noodige wetenschappelijke grond daartoe ontbreekt.

Menschen voornamelijk van de practijk, kunnen in ingewikkelde kwestiën als deze wel een denkbeeld koesteren en het is ook wel mogelijk, dat daarin eenige waarheid schuilt, maar zonder hulp van wetenschappelijke proeven is er alle kans, dat de practijk hier telkens en telkens weer op een dwaalspoor raakt. Het is zoo natuurlijk, dat men, voornamelijk het oog houdende op eigen meening, niet genoeg aandacht wijdt aan kleine feiten, die daarmee soms in tegenspraak zijn. Daar-

aan is misschien wel toe te schrijven, dat de rapporten van verschillende personen over deze aangelegenheid tot geheel uiteenloopende conclusiën schijnen te leiden.

Woordelijk kan dan ook nog herhaald worden, wat ik Jan. j.l. schreef: „Na de vele door de praktijk aangewende steeds „vruchtelooze pogingen om de ware oorzaken van het kwaad „en de geneesmiddelen met zekerheid aan te wijzen, komt het „mij voor, dat men den raad zal moeten inroepen van een be„kwaam wetenschappelijk gevormd electrophysicus, dien men „zooveel mogelijk op de hoogte van de feiten zal moeten stel„len en in de gelegenheid zoo noodig op ruime schaal proeven „te doen".

J. H. Beucker Andreæ.

IETS OVER LANDEN.

De bezwaren verbonden aan een landing op een kust met zware branding, met vele riffen en ondiepten, treden nog meer op den voorgrond, als de landing moet geschieden met het oogmerk om de kustbewoners te bevechten.

De sloepen waarin de landingstroepen zich bevinden, zullen niet tegelijk de kust kunnen bereiken, de officieren en het kader zullen mogelijk nog in de sloepen zijn, als de manschappen hunner afdeelingen reeds voor een gedeelte voet aan wal hebben; om kort te zijn, de troep is *niet* eer slagvaardig, vóórdat het grootste gedeelte is geland, en door de aanwezigheid van officieren en kader leiding mogelijk is.

Het in de laatste tijden meermalen debarqueeren van landingsdivisies op gevaarlijke kusten bracht mij, in verband met het bovenstaande, in de herinnering een landing op de Noordkust van Atjeh, welke ik, met 50 mariniers toegevoegd aan een honderdtal soldaten van het Indische leger, heb meegemaakt onder leiding van den toenmaligen kapitein (thans majoor) der Infanterie J. A. W. Weustmann.

Het buitengewoon practische en veilige dier methode, welke in geen der exercitiereglementen voorkomt, en de omstandigheid, dat die landingswijze bij Hr. Ms. Zeemacht *niet* of wellicht weinig bekend is, doen mij hopen geen ondienst te bewijzen aan een ieder aan wien een landing kan worden opgedragen, door die methode wereldkundig te maken.

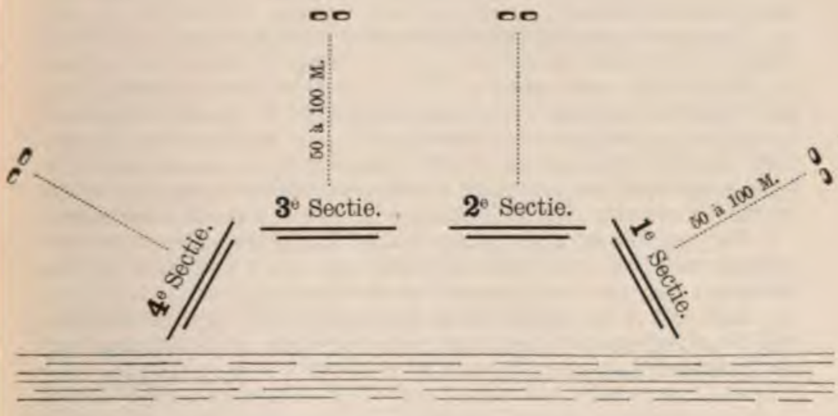
Een landingsdivisie van ± 100 man kan bezwaarlijk *zoo* worden verdeeld, dat de sectiën met hunnen commandant en het kader elk in één sloep kunnen plaats nemen. De beschikbare vaartuigen zijn niet alle van dezelfde grootte, en een vlet moet even goed dienst doen als een sloep. Een noodzakelijke

verbrokkeling zal het gevolg moeten zijn, en de eerste man die aan wal stapt gevolgd door een tweeden enz. zal zich nog weerloos voelen en angstig omzien naar zijn commandant, die wellicht eenige minuten later pas uit de sloep zal kunnen stappen.

Een 20 à 30 tal op een hoop, wachtende op orders, op leiding, vormt reeds een zeer mooi doel voor een eventueel „op den loer" liggenden vijand, die van die „wanorde" partij zou kunnen trekken. De mogelijke gevolgen hiervan zijn gemakkelijk na te gaan.

De omstandigheden dwingen dus om elk man een zekere zelfstandigheid te geven, om tevoren te leeren, wat hij te doen heeft zonder angstvallig te wachten op orders.

De meest veilige stelling door een landingsdivisie van één compagnie (verdeeld in 4 sectiën) of een peloton (verdeeld in 4 groepen) zoo spoedig mogelijk in te nemen bij het landen, zóó dat naar alle kanten kan worden gevuurd, en voor de veiligheid is zorg gedragen, is eene als in onderstaande figuur is aangegeven.



Ieder man moet dus weten, waar hij moet gaan staan of knielen, en moet worden attent gemaakt dat de rechtersectie altijd met het front schuins rechts, de 2e en 3e met het front naar voren, en de linkersectie met het front schuins links plaats moet nemen.

Zoodra er slechts een 6 à 10 tal manschappen van elke sectie present zijn, kan daarvan reeds een zekere kracht uitgaan. Het vuur kan dan worden gecommandeerd door den sectiecommandant, één der guides of zal zoo lang niemand van het kader nog voet aan wal heeft, door de reeds aanwezige manschappen zoonoodig op eigen gezag worden afgegeven een der manschappen. Groeit de sectie tot een 10 tal aan, dan is het wenschelijk dat twee

man van elke sectie vooruit gaan, op ± 50 à 100 M., om als posten te waarschuwen, als vijandelijke afdeelingen naderen.

De geheele handeling komt dus op het volgende neer:

Elk man, die aan wal stapt, plaatst de bajonet op het geweer, begeeft zich naar zijn plaats en knielt aldaar neer. Komt een *tweede* aan bij eenzelfde sectie, dan gaat hij naast den eersten knielen en verricht hetzelfde [1]). Een *derde* knielt achter de opening tusschen de beide eersten als 2e gelid. Zoolang niemand van het kader aanwezig is, stelt zich een der manschappen op als tijdelijk commandant. De eerst aankomende, hetzij officier, sergeant of korporaal zijner afdeeling, vervangt hem, en een vruchtbaar salvo is reeds mogelijk in *elke* richting, niettegenstaande wellicht nog geen derde gedeelte van het geheel is geland. Nadat ongeveer een 10 tal van elke sectie present is, gaan uit eigen beweging twee hunner tot op 50 à 100 M. als posten vooruit, en rukken vlug in als er gevuurd moet worden, dus als de nadering van vijandelijke afdeelingen door hen is waargenomen.

Zoodra de commandant en de officieren aan wal zijn, kunnen zij in een dusdanig veilige stelling rustig het plan van opmarsch bespreken.

Ten einde een landingsdivisie hierin te oefenen, is het niet noodig, de landing werkelijk te verrichten.

Men duide een zekere lijn op het oefeningsterrein aan, voorstellende de kust- of strandlijn. Achter die lijn late men de manschappen, zooveel mogelijk van alle sectiën door elkaar, (b.v. na het commando „rust") plaats nemen, en wijze willekeurige sectiecommandanten, guides en manschappen aan, welke op die aanwijzing vlug vóór de lijn hun plaats moeten innemen.

Dat aanwijzen, zeer onregelmatig bij kleine en grootere tusschenpoozen, nu eens één voor één, dan weer enkelen tegelijk, diene om het aan wal stappen na te bootsen.

Zou het niet aanbeveling verdienen, om in ons marinevelddienstreglement in het kort een dergelijke landingshandeling op te nemen?

P. S. Groen.

HERHALINGSOEFENINGEN.

Ten einde zekerheid te hebben, dat het personeel dat aangewezen is om in tijd van oorlog een specialen werkkring te vervullen, ten allen tijde berekend is voor de opgelegde taak,

1) De geweren worden verondersteld reeds *aan boord* geladen te zijn, om zoonoodig uit de sloepen te kunnen vuren. De »stand" van het geweer bij het commando »vult magazijn" van de soldatenschool n.l. is juist ingevoerd, om het geweer vóór den afmarsch ook op onvrije terreinen (midden in bivaks, kamp en kantonnementen; op schepen) zonder kans op ongelukken te kunnen laden.

is het niet voldoende goed en grondig te oefenen, doch moet ook het geleerde worden onderhouden. Dit principe wordt natuurlijk ook van hooger hand gehuldigd, getuigen de herhalingsoefeningen der miliciens en van het personeel der Marine-Reserve, de herhalingscursus voor kanonniers, matrozen-torpedist enz.

Ook voor officieren zou in enkele gevallen een herhalingsoefening haar voordeel kunnen hebben, en wij hebben nu meer bepaald de officieren van den torpedodienst op het oog.

De inrichting onzer marine maakt het niet mogelijk de plaatsing van officieren bij den torpedodienst vele jaren achtereen te bestendigen en is dan ook 2 jaar regel, 3 of 4 jaar uitzondering. In die 2 jaar moet de officier worden geoefend in: de kennis en het gebruik van al het bij ons bestaande torpedomaterieel, het omgaan en manoeuvreeren met alle typen torpedobooten onder allerlei omstandigheden, alléén en in groepsverband, het bevaren van alle toegangen van en naar zee en de binnenvaarwaters zoowel 's nachts als overdag, het schatten van afstanden enz., om ten slotte te komen tot het practisch gebruik van de torpedo, n.l. het lanceeren op bewegend doel. Dat met den tijd gewoekerd moet worden, om al deze oefeningen in voldoende mate te doen plaats hebben, waartoe bij ons alleen de zoogenaamde zomermaanden gebezigd worden, behoeft geen nader betoog.

Nadat de plaatsing bij den torpedodienst is verstreken, wordt de officier als bootscommandant niet meer bij dien tak van dienst geplaatst of gedetacheerd, maar blijft gewoonlijk nog verscheidene jaren (soms met een 3-jarig verblijf in Indië daartusschen) aangewezen als commandant van een torpedoboot bij mobilisatie of oorlog. De theoretische kennis kan worden onderhouden uit de aan boord van elk schip verstrekte beschrijvingen en teekeningen, doch de practijk kan niet meer worden beoefend en juist die practijk wordt geëischt van den commandant eener torpedoboot, die geroepen wordt om in tijd van oorlog zelfs aan den machtigsten tegenstander te toonen, welk een geducht wapen een torpedo is in handen van een bekwaam en koelbloedig torpedist. Het varen met torpedobooten vereischt meer nog dan met groote schepen, stalen zenuwen en een groote tegenwoordigheid van geest en „durven", zonder te ontaarden in roekeloosheid; ongevallen van allerlei aard kunnen plotseling optreden bij dit lichte en subtiele materieel, en de noodzakelijkheid om dikwijls zonder tijd van bedenken te handelen, treedt hierbij meer dan elders op den voorgrond, zelfs in tijd van vrede bij de oefeningen. Deze onontbeerlijke eigenschappen moeten worden onderhouden, wil men niet later voor het feit gesteld worden, dat na jaren de torpedoboot-commandanten, bij mogelijke opvolging hunner mobilisatieplaatsing, zich zelf zullen moeten bekennen dat zij er in dien tusschentijd niet op vooruit zijn gegaan. Waarschijnlijk zullen de meesten na eenige oefening hun vroegere bekwaamheid en handigheid terug krijgen, maar zal hiertoe altijd de noodige tijd voorhanden zijn?

Wij zouden daarom wenschen, dat allen, gedurende den tijd dat hun het bevel over een torpedoboot in oorlogstijd is opgedragen, benevens de ondergeschikte officieren en ook zij die c. q. voor reserve zijn aangewezen, nadat een jaar verstreken is, sinds hun plaatsing bij den torpedodienst, jaarlijks bijv. één maand in de rol van het Torpedo-instructieschip of de logementschepen zouden worden geplaatst, om gedurende dien tijd een practischen cursus te doorloopen als commandant van een boot.

Indien jaarlijks één of twee booten meer in dienst werden gesteld, speciaal voor deze oefeningen, zouden deze kunnen plaats hebben zonder nadeel van het bij den torpedodienst behoorende personeel en zouden de weinig meerdere kosten aan slijtage van materieel en toelagen zeer zeker vergoed worden door de grootere zekerheid die men heeft, dat in oorlogstijd beschikt kan worden over bekwame commandanten, van wier handelingen het voor een zeer groot deel zal afhangen of ons kleine land een gemakkelijk te grijpen prooi of een misschien wel niet onneembare, maar toch geduchte tegenstander zal zijn.

Een nadeel is er aan verbonden: Het geheim der mobilisatieplaatsing zal worden geschonden! Wij hopen echter dat dit van niet overwegend belang zal blijken te zijn.

X.

HET KORPS MARINIERS.

Onder dit hoofd verscheen in 't „Handelsblad" van 1 November 1898 een betoog voor de lotsverbetering van de officieren van het korps mariniers, dat de voorlooper bleek te zijn van een reeks van artikelen, waarin voor- en tegenstanders van 's schrijvers denkbeelden aan het woord kwamen.

Voorloopig de verbetering in de positie zelve buiten beschouwing latende, moge het licht vallen op die zinsneden, welke het waarom der geheele beweging aangeven. Bedoeld wordt het gedeelte waarin schrijver zegt:

„Een optreden en bloc in Oost-Indië bij 't Indische leger „kan nu gerekend worden tot de vrome wenschen te behooren; „het is te duidelijk gebleken in de laatste 3 à 4 jaren, dan dat „men daaraan nog zou denken; men wil ons niet, men haalt „er liever geen vreemden in als men het werk zelf af kan of „meent af te kunnen."

„Het vervangen van het West-Indische leger door de ma„riniers en de West in een marinestation herscheppen — niemand „gelooft, dat het ooit zoover zal komen — men lapt den ouden „toestand liever een beetje op."

„Over het toevertrouwen van de kustverdediging aan de „marine, een belangrijk punt, waarvoor door meerbevoegden „reeds jaren geleden een lans gebroken werd en waarbij dan „voor de mariniers ook een werkkring zou openkomen, hoort „men niet meer.”

Samengevat beteekent dit: de eigenlijke reden van bestaan van het korps mariniers is vervallen en nòch in West-Indië, nòch bij de kustverdediging in Nederland is voor de mariniers een werkkring te vinden of zal een werkkring openkomen, die het voortbestaan van het korps wettigt.

Meestal stilzwijgend wordt deze stelling voetstoots aangenomen door allen, die dit onderwerp behandelden. De officieren der mariniers betoogen daarbij, dat zoolang het korps blijft bestaan, de Staat verplicht is de vooruitzichten van de officieren te verbeteren en hun een werkkring te verschaffen, waarin van hun werkkracht behoorlijk partij wordt getrokken, terwijl door de zeeofficieren de voorgestelde positieverbeteringen worden bestreden, omdat deze huns inziens zijn ten nadeele van het hoofdkorps, ten nadeele van de marine zelve.

Het duidelijkst vindt de meening van eerstgenoemden uitdrukking in: „Het korps mariniers”, voorkomende op blz. 227 van den jaarg. 1899—1900 van het „Marineblad”.

„Een officier der mariniers” werpt daarbij als eerste stelling op:

„Het marinebestuur stelt prijs op het bezit van het korps „mariniers, als speciaal korps”.

Schrijver, vermoedelijk dezelfde die het eerste artikel over dit onderwerp in het „Handelsblad” deed plaatsen, acht deze stelling bewezen door het feit, dat, toen het korps dreigde te verloopen, onverwijld maatregelen werden genomen die tot de instandhouding doelmatig geacht werden.

Het wil mij voorkomen, dat S., voor iemand die meent dat de eigenlijke bestemming van het korps vervallen is (zie blz. 654 van den vorigen jaarg. van het „Marineblad”), hier wel wat naïf is, zich wel wat gemakkelijk afmaakt van het bewijs zijner stelling. Had S. nagegaan welke diensten het korps voor de marine praesteerde en ware hij dan tot de slotsom gekomen, dat daardoor het prijsstellen op het bezit van het korps allezins verklaarbaar werd, dan vermeen ik, dat meerderen door hem overtuigd zouden zijn. S. deed dat niet en schijnt trouwens zelve eenigszins te twijfelen aan de hooge waarde der diensten die het korps thans aan de marine bewijst. Immers op blz. 654 van het „Marineblad” wordt door hem gezegd, dat bij het oprichten van eene nieuwe marine men zeer waarschijnlijk geen korps mariniers in dienst zou nemen, tenzij wellicht uit overwegingen van financieelen aard.

Ook de heer M. WIJT vermoedt, dat de mariniers om deze redenen worden aangehouden („Marineblad”, 14e jaarg., blz. 405 en volgende), terwijl in gesprekken over dit onderwerp gemeenlijk als vaststaande wordt aangenomen, dat het korps

mariniers op goedkoope wijze voorziet in de behoefte aan manschappen voor de vloot.

Waar zooveel eenstemmigheid heerscht, mag het instellen van een nader onderzoek gerechtvaardigd worden geacht en tracht daarom het onderstaande zoo nauwkeurig mogelijk de balans op te maken tusschen de diensten door het korps mariniers aan de Zeemacht verleend en de kosten waarmede dit gepaard gaat.

Hiertoe moeten in de eerste plaats de navolgende vragen overwogen worden:

I. Welke diensten bewijst het korps mariniers aan de Zeemacht?

II. Kunnen deze diensten zonder nadeel door ander personeel worden verricht?

III. Wat is de prijs van de onder I bedoelde diensten?

IV. Wat zijn de geldelijke gevolgen, wanneer de diensten onder I bedoeld, door ander personeel worden verricht?

Voor en aleer hiertoe over te gaan zij voorop gesteld, dat ondergeteekende uitgaat van de stelling: *de redenen waaraan het korps zijn ontstaan te danken heeft, zijn vervallen.*

De diensten der mariniers als korps op zichzelve blijven daarom buiten beschouwing.

Bij de beantwoording van I moet in de eerste plaats rekening worden gehouden met de plaats die de mariniers aan boord der schepen innemen; de staat van personeel zooals dit volgens de begrooting voor 1900 op de vloot dient, moge daartoe het punt van uitgang zijn.

Behalve de diensten door dit personeel bewezen, komen nog de navolgende in aanmerking: het bewaken van 's rijks werven in de 3 directiën; het afstaan van 1 luitenant of kapitein belast met het onderwijs, van 7 sergeants voor den politiedienst op het Instituut en verder van een luitenant belast met de inspectie der draagbare wapenen.

Ook dient nog in aanmerking genomen te worden dat in Rotterdam behalve het bataljon mariniers geen gewapende macht aanwezig is.

Ter beantwoording van de vraag onder II zullen wat de vloot betreft alleen de diensten van het korps mariniers bij de landingsdivisiën in overweging genomen worden; het zal wel geen nader betoog vereischen dat de overige scheepsdiensten minstens even zoo goed kunnen worden waargenomen door officieren, onderofficieren en mindere schepelingen van de Zeemacht.

Het aandeel van het korps mariniers in de samenstelling der landingsdivisie op de kleine schepen kan gevoegelijk buiten bespreking blijven, zóó door het gering aantal manschappen der mariniers dat daaraan deel neemt alsook omdat de hoogste gegradueerde die wordt ingedeeld een korporaal is; zeer zeker is hun rol niet overwegend belangrijk. Wat de tochten van meer

STAAT VAN PERSONEEL OP DE VLOOT BENOODIGD VOOR 1.00.

Waar geplaatst.	Totaal	Aanmerkingen
[illegible] Helder.	35	
[illegible] en Friesland.	73	
Willemsoord.	38	
[illegible]	38	
[illegible]	21	
[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	
[illegible]	12	
[illegible]	31	
[illegible] Soerabaja	[illegible]	
[illegible] id. id.		
[illegible] Eskader.	[illegible]	
[illegible] in Oost-Indië	48	
[illegible] Sommelsdijk	2	
[illegible]	[illegible]	
Utrecht. [illegible]	[illegible]	
[illegible]	3	
[illegible]		
[illegible] Zeehond.		
[illegible]		
[illegible]		
[illegible] Willemsoord		
[illegible] Hellevoetsl.		
[illegible] Amsterdam.		
[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	
[illegible] rivierwaarstaatigen.	[illegible]	
[illegible] havenmeesters		
[illegible] Wassenaar.	[illegible]	
[illegible]		
[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	
[illegible] te Rotterdam.		
[illegible] Willemsoord.	[illegible]	[illegible] sergeant en 2 korporaals [illegible] de opleiding.
[illegible] Hellevoetsluis	[illegible]	[illegible] sergeant-majoor en 3 serg. [illegible] de opleiding m.uitz. [illegible] sergeants [illegible]
[illegible] Amsterdam	[illegible]	[illegible] korporaals Kweekschool [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] Rotterdam.		
[illegible] Vlissingen	[illegible]	[illegible] sergeants om aspirant-administrateurs.
	254	

aanbelang betreft zij verwezen naar de rapporten omtrent de Pedir-expeditie (zie Jaarboekje voor de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht 1897—'98 bladz. 391) waaruit mag worden opgemaakt dat de practijk ook voor belangrijker ondernemingen de gelijkwaardigheid van de tegenwoordige matrozen en de mariniers in de landingsdivisiën heeft aangetoond; trouwens de tijden dat een sectie geacht werd het oorlogspad niet te kunnen betreden wanneer daarbij niet eenige mariniers waren ingedeeld, liggen achter ons.

Opzettelijk zal hier voorts geen melding worden gemaakt van den moreelen invloed dien het korps mariniers op het punt van discipline op den marineschepeling zou kunnen uitoefenen omdat, met volle erkenning van den ijver en de bekwaamheden van officieren en onderofficieren van het korps mariniers, ondergeteekende vermeent dat, om oorzaken buiten de personen zelven gelegen, deze invloed niet kan gerekend worden onder de *diensten* die aan de marine bewezen worden; later zal hierop meer uitvoerig worden teruggekomen.

Het bewaken van 's Rijks werven zal naar alle waarschijnlijkheid zeer goed kunnen geschieden door de gemeentepolitie; voor de uitbreiding van het korps politieagenten zou dan jaarlijks door het Rijk een bepaalde som in de gemeentekas moeten worden gestort.

Dat de politiedienst op het Koninklijk Instituut voor de Marine thans door personeel van het Korps mariniers wordt verricht, heeft (als zoovele andere maatregelen die oorzaak zijn van het voortbestaan der meening dat voor sommige diensten de onderofficieren der Zeemacht niet geschikt zijn) naar de meening van ondergeteekende geen gunstigen invloed op den militairen geest bij de marine in het algemeen en deze diensten zouden aan personeel van de marine kunnen en moeten worden opgedragen, een denkbeeld reeds aangegeven in de brochure: „De opleiding der zeeofficieren" door R.

Vervanging van den luitenant of kapitein der mariniers belast met het onderwijs op het Instituut, door een der zeeofficieren zou wellicht voorloopig nog met eenige bezwaren gepaard gaan; — wellicht! voorloopig! — want in aanmerking genomen dat de opleiding der Adelborsten van de mariniers zou komen te vervallen, kunnen deze bezwaren niet van ernstigen aard zijn. Doch gesteld dit ware wel het geval, dan nog zou de vervanging een zeer eenvoudige zaak blijven; steeds is in Nederland aanwezig een groot aantal verlofgangers van 't Nederlandsch-Indisch leger; tegen eene toelage, die zeker niet hooger behoeft te zijn dan het thans betaalde traktement, zou onder hen een geschikt leeraar te vinden zijn en waar de diensten der landingstroepen uitsluitend gevergd worden in terreinen, waar de Indische officier zijn sporen verdient, moet hij

in 't bijzonder geacht worden, berekend te zijn voor de taak den a.s. marineofficier voor te bereiden voor zijn taak aan den wal in onze overzeesche gewesten.

Meent ondergeteekende in 't bovenstaande te hebben aangetoond dat de afschaffing van het korps mariniers geen — althans zeker geen overwegend — nadeeligen invloed zal hebben op de bemanning onzer oorlogsschepen en dat overigens daardoor geen stagnatie in den dienst zal ontstaan, thans zal worden overgegaan tot de bespreking van:

III. Met welken prijs worden de diensten onder I genoemd betaald?

Zooals reeds aangegeven, zijn aanwezig:

In Oost- en West-Indië:

1	kapitein		*f* 4400.—
5	luitenants (gerekend 2 1ste en 3 2de)		„ 12900.—
8	sergeants 6 à *f* 55.— en 2 à *f* 72.— per maand		„ 5688.—
30	korporaals 20 à „ 35.— en 10 à „ 37.50 „ „		„ 12900.—
25	tamboers à *f* 21,25 per maand	alle soldijen berekend voor tamboer, pijper en marinier 2e kl.	„ 99960.—
7	pijpers à „ 21,25 „ „		
360	mariniers à „ 21,25 „ „		

In Nederland en voor buitenlandschen dienst:

2	kapiteins à *f* 2000.—		„ 4000.—
13	luitenants (gerekend 6 1ste en 7 2de)		„ 14200.—
3	sergeants-majoor à *f* 1.90 per dag		„ 2080.50
34	sergeants à „ 1.20 „ „		„ 15292.—
80	korporaals à „ 0.90 „ „		„ 26280.—
34	tamboers à *f* 0.52 per dag	als boven	„ 145956.—
14	pijpers à „ 0.52 „ „		
725	mariniers à „ 0.52 „ „		
		Totaal	*f* 343656.50

Voeding- en overtochtskosten naar en van Indië zijn hierbij niet opgenomen, omdat deze dezelfde zijn voor het marinepersoneel dat de mariniers zou moeten vervangen en de bedragen dus tegen elkander wegvallen.

Evenwel behoeven nòch de kapitein der mariniers te Hellevoetsluis, nòch de kapitein oudstaanwezend officier der mariniers in Indië vervangen te worden, terwijl voorts afvallen

7 pijpers in Indië

„ 14 id. in Nederland;

moet alzoo bijgevoegd worden:

voedinggeld van 8 pers. in N. I. à *f* 0.56 p. dag = *f* 1635.20

15 „ „ Nederl. à „ 0.50 „ „ = „ 2737.50

f 300 tafelgeld voor kapitein der mariniers te Hellevoetsluis . . . . = „ 300.—

$^2/_3 \times$ overtochtskosten van 1 officier naar Indië (heen en terug). . . . . = f 550.—

$^2/_3 \times$ overtochtskosten van 3 minderen naar Indië (gerekend dat 4 pijpers per rijksgelegenheid overgevoerd worden). . . . . = „ 500.—

Volgens de begrooting voor het jaar 1900 bedragen de kosten van het korps mariniers (buiten de administratie der marine). = f 456000.—

waarbij nog moet worden gerekend een som van „ 6977.— voor intendant der mariniers, kapitein en sergeant, welke soms, blijkens de memorie van toelichting op de begrooting van 1899, op de 1ste afdeeling „Kosten van administratie" is gebracht.

Op 1 Januari 1899 waren verder van het korps officieren der mariniers gepensionneerd: 1 generaal-majoor, 2 kolonels, 6 luitenant-kolonels, 3 kapiteins der 1ste kl., 2 kapiteins der 2e kl., 2 kapiteins, 2 1ste luitenants, 1 kapitein-kwartiermeester, 1 kapitein-administrateur van kleeding; het totaal bedrag der pensioenen stellende op . . . . „ 35000.—

komen wij tot een gezamenlijk bedrag voor de kosten van het korps van . . . . „ 847356.20

zijnde de totale som — zonder de kosten van voeding en overtocht van het personeel, dat door marinepersoneel zou moeten worden vervangen —, waarmede de diensten van het korps mariniers worden betaald. 1)

Genaderd tot de 4e vraag, komt in de eerste plaats in aanmerking de vervanging van:

In Indië:

2	1e luitents	door	2	luitents t/z 2e kl.	à f 2700.—	. f 5400.—
3	2e „	„	3	adelborsten 1e kl.	„ „ 1500.—	. „ 4500.—
8	sergeants	„	8	sergt-onderoffic.	„ „ 790.—	. „ 6320.—
30	korporaals	„	30	korp. „	„ „ 444.—	. „ 13320.—
26	tamboers en		360	mariniers door		
			386	matrozen 2e kl.	„ „ 270.—	. „ 104220.—

In Nederland en voor buitenlandschen dienst:

1	kapitein	door	1	luitenant t/z. 1e kl.	à f 1800.—	. f 1800.—
6	1e luitenants	„	6	„ t/z. 2e kl.	„ „ 1200.—	. „ 7200.—
7	2e „	„	7	adelborsten 1e kl.	„ „ 600.—	. „ 4200.—
3	sergt.-majoors	„	3	sergt. maj.-onder.	„ „ 750.—	. „ 2250.—
34	sergeants	„	34	sergt.-onderoffic.	„ „ 580.—	. „ 19720.—
80	korporaals	„	80	korp. „	„ „ 348.—	. „ 27840.—
35	tamboers en		725	mariniers door		
			758	matrozen 2e kl.	„ „ 216.—	. „ 163728.—
				Totaal	. . .	. f 359498.—

1) Buiten rekening zijn gelaten het personeel aan 't Koninklijk Instituut en de officier van wapening, aangenomen wordt dat deze betrekkingen tegen dezelfde traktementen door ander personeel kunnen worden waargenomen.

Aangezien Hr. M. [illegible] gedeelte van het jaar [illegible] bemanning over [illegible] maanden van het jaar [illegible] zal het niet noodig zijn [illegible] mariniers zou moeten vervangen [illegible]

Dat [illegible] officieren [illegible] noodig zijn [illegible] [illegible] [illegible] moeten worden opgeleid [illegible] tegen [illegible] mariniers [illegible] opgeleid [illegible] zal worden gelaten.

[illegible]

[illegible]

niers bij plaatsing aan boord hun eigen wapen en ledergoed medebrengen; de waarde hiervan is, den levensduur der marinewapens gelijkstellende aan dien van die der mariniers — per man en per jaar: voor geweer met bajonet ± *f* 1.30, voor ledergoed, veldflesch enz. *f* 1.05; voor 1200 geweren 1200 × *f* 1,30 . *f* 1560
voor 1200 stel ledergoed 1200 × *f* 1,05 . . . . „ 1260

Wat de bewaking der werven betreft, wordt verondersteld, dat bij eene vermeerdering van het korps politieagenten met 8 man, uitsluitend voor werfbewaking, ruimschoots in dien dienst kan worden voorzien; een rijksbijdrage in de gemeentekas van *f* 8000 per gemeente zou derhalve als voldoende kunnen worden beschouwd; totaal uitgave *f* 24000.

In de behoefte aan garnizoen te Rotterdam zal moeten worden voorzien door aldaar een afdeeling van de landmacht te legeren; een maatregel als deze zal vermoedelijk niet onbelangrijke kosten medebrengen voor wellicht noodige wijzigingen in de kazerne als anderszins; wij meenen evenwel niet te laag te schatten door dit in zijn geheel op 2 ton gouds te stellen; het renteverlies per jaar zou daardoor moeten worden gesteld op *f* 7000.

Voor het vervangen van den luitenant der mariniers, instructeur aan het Koninklijk Instituut, en van de sergeants die aldaar den politiedienst uitoefenen wordt niets in rekening gebracht, omdat die diensten tegen dezelfde bezoldiging door ander personeel kunnen worden verricht; de opleidingskosten van het meerder benoodigd marinepersoneel werden reeds in rekening gebracht.

Alles te zamen genomen, kan derhalve worden aangenomen, dat het afschaffen van het korps mariniers ten slotte de volgende uitgaven per jaar zal vorderen:

Traktementen van het meerder benoodigd personeel der Zeemacht	*f* 359498
Verhooging der opleidingskosten van het personeel	„ 185452
Verhooging pensioenen	„ 5000
Meer benoodigd voor wapens en ledergoed. . .	„ 2820
Uitkeering aan de gemeenten Amsterdam, Helder en Hellevoetsluis voor politiediensten	„ 24000
Renteverlies als gevolg van garnizoensverwisseling	„ 7000
Totaal . . .	*f* 583770

wat, gerekend tegenover de kosten van het korps mariniers, een voordeelig saldo van ruim *f* 250,000 oplevert.

Kan uit het bovenstaande blijken, dat uit een geldelijk oogpunt de afschaffing van het korps mariniers — althans voor hen die meenen, dat de eigenlijke reden van het bestaan van het korps vervallen is — gewenscht moet worden geacht, een nadere beschouwing van den werkkring, van den factor die hierboven buiten beschouwing is gelaten, den moreelen invloed van

het korps mariniers op onze Zeemacht, kan de overtuiging geven, dat ook uit dit oogpunt het voortbestaan van het korps niet met 's Lands belang overeenkomt.

Die moreele invloed is zooals reeds gezegd ten eenenmale onafhankelijk van den wil der personen, doch geheel het gevolg van de plaats die het korps mariniers in de samenleving der marine inneemt.

Een korte uiteenzetting daarvan moge hier plaats vinden.

De mariniers betrekken de posten als schildwacht — de onderofficier detachements-commandant is dan chef van den scheepspolitiedienst, woont de parades en voorparades bij en uit het standpunt van den matroos gezien, vertegenwoordigt hij in meerdere mate dan de eigen scheepsonderofficieren het militair gezag.

Vooral eene bepaling als in artikel 407 van hoofdstuk V, deel II der V.K.N.Z. (inwendige dienst, onderafdeeling „dienst van den onderofficier van politie") moet er toe bijdragen om in het oog van den minderen schepeling den onderofficier der mariniers tot den bij uitstek militairen onderofficier te verheffen.

Uitvoeren van handgrepen, wanneer dit uit het oogpunt van wat onze nabuur „Strammheit" noemt wordt noodig geacht, bewegingsoefeningen met het geweer, schermlessen, alles wordt gecommandeerd door den sergeant der mariniers.

Daar komt bij, dat de jeugdige schepeling in het tijdperk van zijn leven dat hij het meest vatbaar is voor indrukken, de leiding van die oefeningen waarbij in de eerste plaats de stipt militaire houding met de uiterste gestrengheid gevorderd wordt, niet aan den officier zijner divisie, maar aan daarvoor op het opleidingsschip geplaatste officieren der mariniers ziet toevertrouwd; het kan niet anders of de marineschepeling krijgt door dit alles bewust of onbewust, den indruk dat de stipt militaire houding en vormen, ja! in zijn leerjaren van hem worden gevorderd, maar toch eigenlijk voor den zeeman minder noodig zijn.

Werkt alzoo het korps mariniers in dezen zin ongunstig op het militair karakter van den schepeling, aan den anderen kant krijgt het korps zeeofficieren bij zijn eerste opleiding — vermoedelijk evenzeer onbewust — den indruk, dat de onderofficieren der mariniers, en zij alleen, voldoende militair zijn voor een werkkring als het uitoefenen van den politiedienst op het Instituut. Bij velen zal die indruk ten slotte leiden tot de overtuiging, dat van de onderofficieren der marine in deze richting niet zooveel mag gevorderd worden. Hoewel de redactie van dit tijdschrift niet nader aangeeft om welke reden zij zich kant tegen het vervangen van den sergeant der mariniers door onderofficieren der marine en alzoo hieruit geen besliste gevolgtrekking kan worden gemaakt, zoo bestaat er toch eenige aanleiding tot het vermoeden dat de hierboven aangeduide oorzaak haar drong tot de verklaring: „Daarentegen kunnen wij „volstrekt niet medegaan met den voorgestelden maatregel om

„den politiedienst geheel of gedeeltelijk te doen verrichten door „bootslieden". (Zie „Marineblad" 14en jaarg., blz. 736).

Toegegeven moet worden dat, — om de woorden van MADDJOE te bezigen, — het niet zou aangaan om te zeggen: vandaag is het Vrijdag, morgen Zaterdag wordt het korps mariniers afgeschaft en worden de sergeants op het Instituut vervangen door bootslieden (of andere onderofficieren), doch de reden hiervan is juist, dat in de marine de ontwikkeling der militaire eigenschappen [1]) van het korps onderofficieren en mindere schepelingen werd belemmerd, doordien men in dit opzicht altijd steunde op het korps onderofficieren der mariniers.

Wellicht zou het voorloopig nog noodig zijn om de onderofficieren, die overigens voor eene dergelijke plaatsing geschikt werden geacht, vooraf eenigen tijd bij de normaal-schietschool te plaatsen, doch over 10 of 15 jaren zou zulk een maatregel zeer zeker overbodig zijn.

Ondergeteekende ziet hierbij niet over het hoofd, dat er kans bestaat tot het te hoog aanslaan van den invloed dien de gezamenlijke werking van de hierboven aangegeven factoren op het moreel van den marineschepeling zal uitoefenen; eerstens wordt tegenwoordig op vele schepen een dergelijke invloed met kracht tegengegaan en ten anderen heeft dit alles, eene uitzondering daargelaten, slechts betrekking op de uiterlijk militaire vormen en tast als zoodanig niet de hoofdzaak, doch alleen een der voor de vorming van den militair ondergeschikte factoren aan.

Een andere en veel ernstiger zaak echter zoude het zijn, wanneer de stem die daar vroeg om de opleiding van den marineschepeling geheel te brengen onder den zeeofficier, mocht blijken te zijn als die eens roependen in de woestijn.

Op blz. 233 van den vorigen jaarg. van het „Marineblad" verzekert „een officier der Mariniers" ons, dat een vrij langdurige ondervinding hem heeft geleerd, dat men zich niet ongerust behoeft te maken dat de discipline nadeel zal ondervinden van den door hem bedoelden maatregel.

Waar hierbij evenwel sprake was van het voorstel om de Marine voor de infanterie-oefeningen geheel en al onder de voogdij van het korps mariniers te plaatsen, en de officieren der mariniers op sommige schepen geheel, op andere gedeeltelijk het bevel over de batterij op te dragen, voelen we ons ondanks bovengenoemde verklaring minder gerust over de gevolgen.

Ongetwijfeld: de infanterie-exercitie zal niet ten volle tot haar recht komen wanneer deze door een niet vakman wordt geleid en het kader bestaat uit onderofficieren der marine; meermalen zullen de onderdeelen niet zoo in de puntjes afgewerkt worden, aan den militairen vorm zal iets blijven man-

1) Wel te verstaan militaire eigenschappen in den beperkten zin (militaire vormen), welke in dit gedeelte van het betoog met deze uitdrukking bedoeld wordt.

keeren, doch dit alles valt geheel weg tegenover de overweging dat de matroos — die bij zijn eerste opleiding den indruk krijgt „dat de leiding der infanterie-oefeningen niet aan den zeeofficier „wordt toevertrouwd, dat de marineonderofficier geacht wordt daarbij niet den kaderdienst te kunnen vervullen" — later bij expeditie nooit ten volle vertrouwen stelt in de leiding [illegible] en het nadeel, ontstaan door het zelf maar in zeer geringe mate verliezen (beter niet verkrijgen) van vertrouwen in zijn aanvoerders, zal oneindig veel zwaarder moeten wegen dan al het overige [2].

De overwinningen der Boeren op het Engelsche leger toonen ons, dat behendigheid op het exercitieterrein geen onmisbare voorwaarde is voor het welslagen van oorlogshandelingen.

II. „De infanterie-oefeningen der matrozen." „Marineblad" 6e aflevering heeft het over de „zoo gewichtige doch maar „al te dikwijls miskende infanterie-oefeningen".

Ondergeteekende vermeent dat zeer zeker de infanterie-oefeningen gewichtig zijn, doch dat wanneer in de tegenwoordige richting wordt voortgegaan, er weldra meer reden zal zijn om te spreken van overschatting hunner waarde dan van miskenning.

Reeds nu komt het meermalen voor dat een zeeofficier zijn menschen beter kan beoordeelen uit het oogpunt van den infanterist dan uit dat van den artillerist, vergelijkt men verder den tijd aan infanterie-oefeningen, theorieën en geweerschijfschieten [illegible] dien aan artillerieschietoefeningen, theorie en exercitie besteed en houdt men in het oog dat op de meeste schepen de matroos per jaar 60 à 70 schoten met geweer doet en de commandeurs [illegible] nrs. 2 niet medegerekend [illegible] geschutbediening zelfs geen [illegible] bereidende oefening [illegible] [illegible] geweerschijfschieting houdt, dan bestaat er [illegible] reden [illegible] woord miskenning door overschatting [illegible] vervangen.

De omstandigheid, dat onze Zeemacht [illegible] 100 jaar aan geen zeegevecht deelnam [illegible] daarentegen [illegible] maken oorlogsdienst [illegible] [illegible] waaruit gevolg mag een geleerde aanneming [illegible] geweer [illegible] dat de infanterie-oefeningen [illegible] hooger waarde [illegible]

Nochtans [illegible] onze Zeemacht [illegible] met het personeel [illegible] hoogste [illegible] daagt [illegible] *drongen* [illegible] overbrenging [illegible] [illegible] is de strijd om [illegible]

Vermoedelijk [illegible] artillerists [illegible] onze [illegible]

1 Zelfs [illegible] gehee[l] werd [illegible] kapiteins der mariniers [illegible] gevallen [illegible] bij [illegible] zeeofficier [illegible]

2 [illegible] [illegible] plaatsing [illegible] officieren der mariniers [illegible] tucht wordt aangeto[ond] [illegible]

ningen even goed als die op het meerendeel der vreemde vloten, of zij evenwel uitsteekt boven alle is een vraag die niet met een volmondig ja kan worden beantwoord. Waar onze schepen wel altijd den strijd zullen moeten aanbinden met een vijand die in getalsterkte onze meerdere is, moet *„beter dan de beste"* de leus zijn bij de opleiding onzer scheepsartilleristen.

Is deze graad van geoefendheid te bereiken? Ik meen van ja. Tegenover onze beperkte middelen staat, dat slechts een betrekkelijk klein korps behoeft geoefend te worden, waardoor ten slotte het personeel beter gekend, het overzicht gemakkelijker wordt en de invloed der opperste leiding krachtiger kan zijn. Onmisbaar evenwel is een krachtig besef dat artillerie en artillerie alléén de hoofdzaak is; dat zoolang de voor ons uiterst bereikbare grens in geoefendheid op dit gebied nog niet is verkregen, bij de opleiding van den schepeling al het andere daaraan ondergeschikt moet zijn.

Een stap in goede richting zou daarom m. i. zijn uitbreiding van de artillerie-, zoo noodig ten koste van inkrimping van de infanterie-oefeningen.

Meermalen wordt de bewering geuit dat de oefening in het geweerschieten ook ten goede komt aan den scheepsartillerist. Naar ondergeteekende vermeent is dit onjuist; het onderscheid in de twee schietwijzen is daarvoor te groot. Zoo heeft de manier waarop de richtlijn in het doel wordt gebracht, bij de twee oefeningen geen enkel punt van overeenkomst en is de wijze van afvuren zelfs geheel tegengesteld. Wordt den infanterist met oneindig veel geduld en moeite geleerd dat hij vooral niet rukken mag bij het afvuren, voor den scheepsartillerist is op het juiste oogenblik rukken (en zeer krachtig rukken) de eenige wijze waarmede op het altijd beweeglijk schip treffers kunnen worden verkregen; den infanterist wordt geleerd zijn wilskracht te concentreeren op het stilhouden van het geweer in de juiste richting; zijn wil mag daarbij geen invloed hebben op het oogenblik waarop de slagpin naar voren schiet; de scheepsartillerist brengt zijn stuk ongeveer in de richting en wacht tot de richtlijn door de samengestelde beweging van het slingerend, stampend en vaartloopend schip het doel snijdt om op het juiste oogenblik bliksemsnel het besluit te nemen af te rukken en op hetzelfde oogenblik daaraan uitvoering te geven.

Herhaaldelijk ziet men dan ook, dat een goed schutter met geweer of revolver als scheepsartillerist ten achter staat bij minder goede infanteristen, en wanneer het waar is dat de oefening in het geweerschieten invloed uitoefent op de waarde van den man als scheepsartillerist, dan zal die invloed m. i. noodwendig nadeelig moeten zijn.

Ook uit een opvoedkundig oogpunt moet de schietoefening van den scheepsartillerist boven de geweerschietoefening worden gesteld.

De laatste is grootendeels een zuiver physieke oefening, die wel is waar evenals alle lichaamsoefening het zelfvertrouwen

verhoogt, doch andere sportoefeningen als schermen en boksen (the noble art of self-defence), zullen spoediger tot dit doel leiden. Het schieten van het beweeglijk opstellingsvlak daarentegen kweekt besluitvaardigheid aan; de jeugdige matroos, het opkomend geslacht, dat later de bemanning onzer oorlogsschepen vormt, zou daarom van jongs af aan zoo dikwijls en zooveel mogelijk dit soort van vuur moeten beoefenen. [1])

Een „officier der mariniers" wenscht, dat aan zijn korps meer aandeel wordt gegeven in het bevel over de batterij. Hiertegen, en m. i. zeer terecht, verhieven zich van verschillende zijden stemmen.

Nimmer kan het van een goede politiek getuigen om het hoofdkorps een gedeelte van zijn gezag te ontnemen ter wille van den goeden geest in een nevenkorps.

Op de navolgende gronden wordt dit voorstel verdedigd:

„Van de artilleriekennis die den adelborst voor de mari-„niers op het Instituut in dezelfde mate als aan dien van den „zeedienst wordt medegedeeld [2]), behoort meer partij te worden „getrokken omdat anders de zeer vele uren daar aan het be-„oefenen van die wetenschap besteed renteloos blijven liggen".

„Wil men echter later van de artilleriekennis van den offi-„cier der mariniers partij trekken, dan moet hem ook de ge-„legenheid geboden worden om zich, niet te lang nadat hij het „Instituut heeft verlaten, practisch verder te bekwamen en het „is dan ook voornamelijk met het oog hierop, dat wij den jonge-„ren luitenant op den kruiser of 't groote pantserschip plaatsen".

„Daarom is het toe te juichen dat Z.E. de Minister van „Marine in de memorie van antwoord op de marinebegrooting „van 1899 toezegging heeft gedaan om, als het korps compleet „is, officieren der mariniers op de „Bellona" te detacheeren".

Tegenover dit betoog vermeent ondergeteekende het navolgende te moeten opmerken: Instede van den luitenant der mariniers, die voor zijn eigen werkkring reeds te veel tijd aan artilleriestudie wijdde, later op practisch gebied nog verder te bekwamen teneinde de eerste studie vruchten te doen dragen,

---

1) Tot schietcylinderen uit sloepen of bij behoorlijk slingerend schip van boord op een drijvende schijf zou zeer dikwijls gelegenheid bestaan; werden daarbij premies voor overgang tot hoogere oefening — zooals die thans alleen voor geweerschietoefeningen bestaan — vastgesteld, werd van de uitkomsten nauwlettend aanteekening gehouden — zooals dit thans alleen voor geweerschietoefeningen wordt gedaan — werden verder voor groote geoefendheid onderscheidingsteekenen met daaraan verbonden toelagen verleend, zooals dit thans alleen voor geweerschietoefeningen is vastgesteld en bemerkte de gewone geschutbediende door dat alles dat veel gewicht wordt gehecht ook aan zijn bedrevenheid in dezen, dan zou ook de lust bij deze oefening zeer groot worden.

2) Schrijver houde mij ten goede als ik vermeen, dat hierop wel wat af te dingen valt; eerst in 1883 werd voor de adelborsten der mariniers de 4-jarige opleiding ingevoerd; slechts 11 van de 21 thans in dienst zijnde luitenants hebben dus den geheelen artilleriecursus bijgewoond.

ware het wel zoo logisch die eerste opleiding te wijzigen en den adspirant-officier der mariniers niet meer van deze wetenschap mede te deelen dan voor eigen lateren werkkring noodig is.

Een enkel woord nog over de vraag of voor het korps mariniers een passende taak zou worden gevonden, wanneer de kustverdediging in handen der marine kwam.

Klemmende redenen de landsverdediging rakende, werden daarvoor reeds vroeger opgegeven; voor de marine op zich zelve beteekent dit vraagstuk een dringend belang voor het personeel.

Volgens de begrooting 1900 zijn aanwezig: In Oost- en West-Indië 1016 man (bootslieden, konstabels, matrozen 1e, 2e en 3e kl.)

In 't buitenland buiten Indië 140 id.

In Nederland „ „ 1624 id. waaruit volgt dat, tijd van overtocht van en naar Indië, verblijf op de Noordzee enz. enz. medegerekend, de marineschepeling zeker niet meer dan de helft van zijn leven in Europa is en ongeveer 40 % van zijn diensttijd in de tropen doorbrengt.

Bij de bestaande sterkte van 't korps is hieraan niets te doen; voorstellen om de matrozen op een zekeren leeftijd vrij te stellen van den Indischen dienst en op deze wijze het verloop tegen te gaan, of om de jeugdige schepelingen niet naar Indië te zenden en hen daardoor te onttrekken aan den vooral op jeugdigen leeftijd nadeeligen klimaatsinvloed en zoodoende den toestand te verbeteren, dit alles kan en zal nooit anders dan het kenmerk van lapwerk dragen; groote resultaten vallen daarmede niet te bereiken.

Een middel, maar ook slechts één, is er dat afdoende verbetering kan geven: uitbreiding van het korps dat in Nederland dient. Gaat de kustartillerie van het departement van Oorlog over op dat van Marine, dan zal die uitbreiding plaats kunnen en moeten hebben en dan zal de verhouding tusschen Indische en Nederlandsche dienstjaren belangrijk kunnen worden gewijzigd. Het voortbestaan van 't korps mariniers zou evenwel juist dan oorzaak kunnen zijn dat een dergelijke maatregel voor de marine niet ten volle tot zijn recht zou komen.

Meent ondergeteekende dat de hierboven aangegeven redenen de afschaffing van het korps mariniers zouden wettigen, één zaak is er die naar zijne overtuiging die afschaffing tot een dringenden eisch des tijds maakt.

Gaat men de bemanningslijsten onzer oorlogsschepen na, dan vindt men voor de schepen type „Kortenaer":

	Vredestijd.	Oorlogstijd.	
Matrozen 1e kl.	28	23	
„ 2e „	28	23	
„ 3e „	23	3	
Mariniers	15	45	de 30 mariniers die bijgeplaatst worden zijn 5 1e, 5 2e en 20 3e kl.

Derhalve wegens gebrek aan een voldoend aantal matrozen onmiddellijk vóór het uitbreken van een oorlog, algeheel verbreken van den samenhang bij de bemanningen onzer eigenlijke vechtschepen.

Onmiddellijk vóór het uitbreken van den oorlog? ja! want Nederland zal het wel altijd als zijn eersten plicht moeten beschouwen om door behendig gevoerde onderhandelingen den oorlog te vermijden; onder die omstandigheden zal er geen sprake van kunnen zijn de vloot staande de onderhandelingen op voet van oorlog te brengen en zoodoende de tegenpartij een wellicht zeer gewenschte beweegreden te verschaffen om het uitbreken van den krijg te verhaasten.

Zelfs voor zoover de pantserschepen vóór het uitbreken van den oorlog in dienst waren, zullen zij dan bemand zijn met een equipage die nooit in haar geheel heeft samengewerkt, een equipage zonder vasten band, zonder samenhang, en waarvan een deel wellicht nooit op een schip of althans nooit op een schip van dit type heeft gediend en bovendien uit den aard zijner betrekking niet gauw scheepswijs zal zijn; de mogelijkheid is niet uitgesloten dat onmiddellijk na het aan boord komen der nieuwe bemanning en vóór dat officieren en bemanning elkander zelfs maar eenigszins leerden kennen, het schip het zeegat uit moet en in het gevecht wordt gebracht tegen een wellicht overmachtigen vijand; voorwaar, een zware taak voor den bevelhebber; zal onze driekleur . . . . . doch genoeg.

Wordt op het behoud der mariniers als afzonderlijk korps geen prijs gesteld, en na de oprichting der koloniale reserve beschikt Nederland reeds over een troepenmacht die op elk gewild oogenblik naar elke gewilde plaats heengezonden kan worden, dan — ondergeteekende vleit zich dit te hebben aangetoond — is het recht op voortbestaan van 't korps aan gegronden twijfel onderhevig, en wel:

Om redenen van geldelijken aard,

Om redenen van krijgstuchtelijken aard, en eindelijk

Omdat het voortbestaan van het korps dwingt tot plaatsing van een deel der mariniers aan boord der schepen, dwingt tot het verbreken van den samenhang der bemanningen aan boord van onze krachtigste schepen en alzoo in dit opzicht beslist nadeelig werkt op de slagvaardigheid van onze vloot.

v. Z.

HET KORPS MARINIERS.

ANTWOORD OP BOVENSTAAND OPSTEL.

De Redactie van dit tijdschrift had de beleefdheid mij bovenstaand artikel, geteekend v. Z., toe te zenden en stelde mij daar-

door in de gelegenheid nog in dezelfde aflevering een antwoord in te zenden.

Ik betuig haar daarvoor mijn dank.

Het ingezonden stuk ten doel hebbende de wenschelijkheid aan te toonen om het korps mariniers op te heffen is voornamelijk gericht tegen de achtereenvolgens verschenen artikelen van „een officier der mariniers", wiens denkbeelden later door anderen werden aangevallen of verdedigd.

Maar v. Z. gaat van een geheel ander standpunt uit dan ik, want hij heeft zich voorgesteld te laten zien, dat het korps mariniers niet noodig is, omdat de diensten door het korps gepraesteerd even goed, althans na eenige jaren, door ander personeel van de zeemacht verricht kunnen worden.

Voor zoover mij bekend, heb ik nooit getracht het tegendeel te bewijzen en ik ben het volmaakt met hem eens, dat dit zeer goed mogelijk is. Inderdaad zouden wij ons zelven van waanwijsheid moeten beschuldigen, indien wij wilden bepleiten onmisbaar te zijn.

S. gelieve dus in het oog te houden, dat niet ik, „een officier der mariniers", prijs stel op het bezit van het korps mariniers als speciaal korps, maar dat zulks door het marine-bestuur gedaan wordt en nu moge hij niet tevreden zijn met het daarvoor geleverde bewijs, ik zie geen kans de waarheid dezer stelling duidelijker aan het licht te brengen en ik kan het met hem niet eens zijn, dat ik had moeten nagaan welke diensten door het korps gepraesteerd worden, omdat die niets te maken hebben met het standpunt vanwaar ik ben uitgegaan.

S. vindt dit echter blijkbaar wel noodig en geeft dan ongeveer een opsomming van de diensten, die wij verrichten; ik zeg ongeveer, want het koude overzicht van cijfers heeft voor iemand, die niet door en door bekend is met de beteekenis dier cijfers in verband met de plaats waar ze staan, niet de minste waarde.

Ik blijf bij mijn overtuiging dat de diensten, door het korps ten bate der marine verricht, groot zijn, getuige de toestand waarin het mindere personeel van de marine thans verkeert, in vergelijking met, laat ons zeggen, vijf en twintig jaren geleden. Dat verbeteren van de militaire toestanden is nagenoeg geheel alleen te danken aan de met groote toewijding gepraesteerde diensten van het korps mariniers, aan hetwelk, toen de opleidingen voor matrozen gesticht werden, het leeuwendeel der militaire vorming werd opgedragen.

Dat het korps zeeofficieren, en het is niet twijfelachtig of v. Z. daartoe behoort, zich langzamerhand aan die voogdijschap, zooals hij het noemt, tracht te onttrekken en zich sterk genoeg begint te gevoelen die diensten zelf te verrichten, kan niet anders dan prijzenswaardig genoemd worden; maar aan den anderen kant is de dankbaarheid tegenover zijn leermeester bijzonder klein, wanneer de geest die het geheele korps bezielt gelijk is aan dien welke uit v. Z.'s artikel blijkt.

Ik zal v. Z. niet volgen op het pad waarlangs hij zich beweegt, om aan te toonen op welke wijze de door hem genoemde en niet genoemde diensten door anderen kunnen worden verricht; het zij hem genoeg, wanneer ik hem nogmaals verzeker dat ik mij niet verbeeld, dat het korps mariniers onmisbaar, nog minder onvervangbaar is.

Ook de berekening van kosten zal ik stilzwijgend voorbijgaan, behalve de som van 1000 à 1200 gulden, die hij vermoedt, dat een jongen het land gekost heeft voordat hij diensten gaat bewijzen, omdat onderstaand schema ingevuld en getotaliseerd, waarschijnlijk een andere uitkomst zal opleveren.

jks-subsidie aan de Kweekschool te Leiden . .	f
raktementen, soldijen, toelagen, voedingskosten enz. voor het personeel, bestaande uit:	
luitenant ter zee der 1e kl.	
" " " " 2e "	
officier van gezondheid der 1e kl.	
officier van administratie der 2e kl.	
opperschipper . . .	
bootslieden. . . .	
kwartiermeesters . .	
korporaal-konstabel . .	
sergeant-timmerman. .	
" bottelier .	
" ziekenverpleger .	
schrijver-majoor . .	
sergeant-schrijver . .	
korporaal-kok . . .	
kok	
kleermaker . . .	
matrozen 1e kl. . .	
sergeanten der mariniers .	
korporaals " "	
tamboer	
pijper.	
mariniers	
nteverlies voor het vertimmeren v/d. „Wassenaer", uitsluitend ten behoeve der jongens (à 3½ % 's jaars)	
nderhoud „Wassenaer" . .	
" „Pollux" . .	
Transporteeren . . .	f

Transport .	f
renteverlies voor het aanschaffen v. schoolmeubilair	
onderhoud schoolmeubilair .	
schoolbehoeften . . .	
traktementen enz. van:	
1 kaptitein-luitenant ter zee	
1 luitenant ter zee der 1e kl.	
4 " " " " 2e "	
1 officier van gez. der 1e kl.	
1 " " " " 2e "	
1 " " adm. " 1e "	
1 opperschipper . . .	
8 bootslieden. . . .	
8 kwartiermeesters . .	
1 opperkonstabel . . .	
2 sergeants-konstabel . .	
4 korporaals-konstabel . .	
1 timmerman-majoor . .	
1 timmerman . . .	
1 bottelier-majoor . . .	
1 bottelier	
1 ziekenverpleger-majoor .	
1 ziekenverpleger. . .	
1 schrijver-majoor. . .	
2 korporaals-schrijver . .	
1 schrijver	
2 sergeants-hofmeester. .	
1 sergeant-kok . . .	
2 korporaals-kok . . .	
2 koks	
3 kleermakers . . .	
4 schoenmakers . . .	
1 scheerder	
7 matrozen 1e kl. . .	
8 " 2e " . .	
Transporteeren .	f

Transport .	f
6 matrozen 3e kl. . .	
1 serg.-majoor der mariniers	
2 sergeants „ „	
9 korporaals „ „	
2 tamboers	
2 pijpers	
45 mariniers. . . .	
? burgeronderwijzers . .	
onderhoud „Nautilus" . .	
reis „ . .	
traktementen enz. van:	
1 kapitein-luitenant ter zee.	
1 luitenant ter zee der 1e kl.	
4 „ „ „ „ 2e „	
1 officier van gez. der 1e „	
1 opperschipper . . .	
6 bootslieden . . .	
3 kwartiermeesters . .	
1 sergeant-konstabel . .	
1 sergeant-timmerman. .	
1 sergeant-bottelier . .	
1 bottelier	
1 sergeant-ziekenverpleger .	
1 sergeant-schrijver. . .	
1 korporaal-schrijver . .	
2 sergeants-hofmeester .	
1 sergeant-kok . . .	
1 korporaal-kok . . .	
2 koks	
1 kleermaker . . .	
2 schoenmakers . . .	
1 scheerder	
1 matroos 1e kl. . . .	
1 machinist 2e kl. of sergt. stoker	
1 sergeant der mariniers .	
1 korporaal „ „ .	
1 tamboer	
9 mariniers	
renteverlies voor het vertimmeren van de „Buffel" .	
Transporteeren .	f

Transport .	f
onderhoud „Buffel" . .	
„ „Castor" . .	
„ „schoollokalen .	
schoolbehoeften . . .	
traktementen enz. van:	
1 kapitein-luitenant ter zee	
1 luitenant ter zee der 1e kl.	
3 „ „ „ „ 2e „	
2 „ der mariniers . .	
1 officier van gez. der 1e kl.	
1 „ „ adm. „ 1e „	
1 schipper	
4 bootslieden. . . .	
5 kwartiermeesters . .	
1 konstabel-majoor . .	
1 sergeant-konstabel . .	
1 korporaal-timmerman .	
1 sergeant-bottelier . .	
1 bottelier	
1 sergeant-ziekenverpleger .	
1 korporaal-ziekenverpleger.	
1 sergeant-schrijver . .	
1 korporaal-schrijver . .	
1 sergeant-hofmeester . .	
1 korporaal-hofmeester .	
1 hofmeester. . . .	
1 sergeant-kok . . .	
1 korporaal-kok . . .	
2 koks	
1 kleermaker . . .	
1 schoenmaker . . .	
1 scheerder	
2 matrozen 1e kl. . .	
3 sergeanten der mariniers.	
3 korporaals „ „	
2 tamboers	
1 pijper.	
15 mariniers. . . .	
1 burgeronderwijzer . .	
Totaal . .	f

Alle in bovenstaand schema voorkomende posten, behalve misschien die, welke betrekking hebben op de officieren van gezondheid van de „Wassenaer", zijn *uitsluitend* ten behoeve van de jongens *voordat zij diensten praesteeren* en aannemende, dat jaarlijks 200 lichtmatrozen worden afgeleverd, moet dus het

totaal door 200 gedeeld worden om te weten wat elk jongentje gekost heeft, voor hij zoover is.

Maken wij nu een dergelijk schema voor de recruten der mariniers, waartoe het misschien niet ondienstig is eerst aan te stippen hoe de opleiding plaats heeft tot op het oogenblik, waarop zij in alle diensten met de mariniers mee rouleeren.

De opleiding duurt ongeveer 6 maanden; bij zijn in dienst treden ontvangt de recruut handgeld, terwijl aan de werving nog meerdere kosten verbonden zijn, als aanbrengpremiën enz.

Voor de eenvoudige berekening aannemende, dat elk eerste dienstverband 6 jaren duurt, komt dus $^1/_{12}$ der wervingskosten ten laste van den marinier voor den tijd, dat hij geen diensten bewijst.

De aangekomenen worden te Amsterdam gekleed en uitgerust en ontvangen daar de allereerste vorming, totdat een voldoend aantal bij elkaar is om ze naar Rotterdam te zenden, waar ze na een paar maanden reeds den garnizoensdienst mee verrichten, die echter hier niet in rekening wordt gebracht.

Officieren, onderofficieren en minderen bij de opleiding geplaatst, verrichten garnizoens- en andere diensten met die der overige compagnieën; *ze zijn dus niet uitsluitend bestemd voor de opleiding*, zooals dit bij die voor jongens het geval is.

In het schema behoort dus slechts een deel van hunne traktementen in rekening te worden gebracht, terwijl de toelagen hun verstrekt, omdat ze bij de instructie-compagnie te Rotterdam geplaatst zijn, in haar geheel geboekt moeten worden.

Opleiding en huisvesting hebben plaats in de voor de overige mariniers bestemde kazernes; hiervoor worden dus geen bijzondere kosten gemaakt.

Het schema wordt nu ongeveer als volgt:

Onderhoud van het gedeelte door hen bewoond van een oude blok- of mastenmakerij, goed genoeg geoordeeld om voor marinierskazerne te Amsterdam te worden ingericht	*f*
Idem van een oud pakhuis, goed genoeg geoordeeld om voor marinierskazerne te worden ingericht te Rotterdam	
$^1/_{12}$ der kosten van *eerste* werving	
(niet te verwarren met de kosten van werving, waartoe ook de reëngagementsonkosten behooren.)	
Onderhoud en renteverlies voor aanschaffing van nachtligging	
Toelagen en een zeker deel der traktementen enz., voor:	
1 kapitein te Amsterdam	
1 sergeant-majoor.	
1 fourier	
Transporteeren	*f*

Transport . . .	*f*
4 sergeanten	
4 korporaals hoogstens	
6 mariniers 1e kl.	
1 officier van gezondheid, die behalve de recruten ook behandelt de overige mariniers in de kazerne en het werfpersoneel	
1 kapitein te Rotterdam	
0, 1, 2 of 3 luitenants	
2 sergeanten-majoor	
1 fourier	
6 sergeanten	
8 korporaals.	
20 mariniers 1 klasse hoogstens	
1 officier van gezondheid 1e klasse voor het geheele garnizoen en het kostschip . . .	
Totaal . .	*f*

Jaarlijks zijn gemiddeld 200 recruten noodig, zoodat de marinier 3e klasse het 200ste deel kost van het totaal, dat men verkrijgt, wanneer men bovenstaand schema invult; mij dunkt het verschil zal aanmerkelijk zijn.

Ik dwaal echter af van den weg, dien ik mij voorstelde te willen gaan, bij het beantwoorden van v. Z's. artikel.

Zijn verdere beschouwingen latende voor hetgeen zij zijn, waar of voor weerlegging vatbaar (ik neem den strijd niet aan, want hij leidt toch niet tot een resultaat), wil ik den heer v. Z. verzekeren, dat ik het ten slotte met hem eens ben en dat het korps mariniers, althans het officierskorps, moet verdwijnen, doch niet om de redenen door hem genoemd.

Ik zeg, het korps mariniers moet verdwijnen, maar ik moet daarbij zeggen: *„wanneer het blijft georganiseerd, zooals het nu is, en er niet de minste hoop op verbetering bestaat, zooals uit de memorie van antwoord op de laatste marinebegrooting is op te maken."*

Wel wordt in overweging genomen om de traktementen der sulbalterne officieren te herzien en voor deze toezegging mogen we den minister dankbaar zijn, maar met geld kunnen de moreele wonden aan het officierskorps toegebracht niet worden geheeld, tenzij men onverschillig geworden is en gaat behooren tot hen, die denken: „het zal mijn tijd ook wel weer uitduren."

Ik, en gelukkig vele officieren der mariniers met mij, keur het in stand houden van het officierskorps op den tegenwoordigen voet af, om redenen van zedelijken aard.

Verbetering was te verkrijgen geweest door uitbreiding van werkkring, waardoor uitbreiding van het officierskorps noodig zou zijn geworden. Men wil echter geen uitbreiding toestaan, noch van het eene noch van het andere, welnu laat het dan zijn ellendig bestaan niet langer voortsleepen, maar schaf het

af, want op een betere toekomst te blijven hopen is onzin.

Zoo lang het korps bestaat leeft het in hope op betere tijden, die tot nu toe nooit zijn aangebroken, zoodat we beter doen de hoop voor goed te laten varen en trachten tot een afdoende oplossing te geraken.

Maar wanneer men het korps officieren afschaft, dat men zich dan erkentelijk betoone voor de vele en zeer gewichtige diensten, die het gedurende bijna twee en een halve eeuw direct en indirect aan de marine heeft bewezen, dan zij men indachtig, dat de tegenwoordige toestand, waardoor men zich aan de voogdijschap van het korps mariniers ontwassen waant, uit dat korps geboren is.

Men verzekere het dus een aftocht met vliegende vaandels en slaande trom en bedenke niet een marteldood, die bij aanneming van de voorgestelde desorganisatie (in de 2e kamer terecht zoo genoemd) van 1893 het korps zou zijn gestorven.

En nu het citaat door v. Z. aangehaald overnemende, zeg ik ook: „het zou niet aangaan om te zeggen, vandaag is 't Vrijdag, morgen, Zaterdag, wordt het korps mariniers afgeschaft", maar wel kan gezegd worden: „vandaag is het Vrijdag, wie morgen, Zaterdag, een goed heenkomen (waarvoor de regeering zorg moet dragen) kan zoeken, ga zijn gang, dan komt er nog een Zondag, dien we als rustdag zullen beschouwen, maar Maandagavond is het korps verdwenen".

We moeten in dat geval ons dus de vraag stellen: in welke richting kan aan het korps een eervolle aftocht verzekerd worden?

Dit vraagstuk zou dan, naar mijne meening, ter oplossing gegeven moeten worden aan een staatscommissie, waarin zitting zouden moeten hebben, behalve officieren der mariniers en van de marine, ook officieren van het leger hier te lande en in Oost-Indië, benevens een rechtsgeleerd adviseur.

Een goede oplossing van dit vraagstuk naar ieders genoegen gaat natuurlijk met bezwaren gepaard, onoverkomelijk lijken ons de hinderpalen niet en wel bijv. op de navolgende wijze.

In principe worde het officierskorps met dat der zeeofficieren samengesmolten, zoodanig dat de bevordering bij dit laatste er niet onder lijdt, terwijl die van de officieren der mariniers beter wordt.

Daartoe worden zij gevoerd boven de sterkte bij wijze van overgangsmaatregel, terwijl bij het openstellen van plaatsen voor adelborst op het Instituut met het ingeschoven aantal worde rekening gehouden.

Zij die dit verlangen worden op wachtgeld gesteld of gepensionneerd, hetgeen wel eenige onkosten met zich zal meebrengen, maar bij de enorme bezuinigingen door v. Z. ons voorgespiegeld, kan er dat wel op overschieten.

De hoofdofficieren kunnen geplaatst worden als commandanten van die schepen en inrichtingen of in die betrekkingen, waarvoor nautische kennis geen vereischte is, een gedeelte der

kapiteins kan worden benut voor die plaatsingen waartoe ook zulke kennis niet noodig is, als 1e officier op niet varende schepen, officier van politie op de werven, adjudanten van directeuren en commandanten in de marine-directiën en enkele betrekkingen aan het departement, reeds bestaande of te scheppen voor den tijd, die als overgangstijdperk noodig zal blijken te zijn.

Het jongere gedeelte der officieren, dat daartoe nog den noodigen lust gevoelt, kan, hoofdzakelijk practisch, tot zeeofficier worden gevormd. Men heeft dan waarschijnlijk den waarborg, dat zij, die volkomen op de hoogte zijnde van het voor en tegen van die betrekking, daarbij nog willen overgaan, met ambitie en nuttig werkzaam zullen zijn, hetgeen van een vrij groot percent der adelborsten (naar men mij verzekerde) niet gezegd kan worden, omdat die onbekend zijn met het leven dat zij voortaan hebben te leiden en het velen later tegenvalt.

Voor hen, die overgaande als jongste 2e luitenant bij het Indische of Hollandsche leger niet te veel zullen verliezen of zelfs daarbij winnen zullen, worde de gelegenheid opengesteld als zoodanig over te gaan.

Waren de departementen van oorlog en koloniën genegen officieren der mariniers in hun rang boven de formatie over te nemen, dan zou de kans dat van die gelegenheid gebruik gemaakt werd door hen die daarvoor nog in de termen vielen waarschijnlijk vrij groot zijn, doch dit geval is moeielijk denkbaar.

Zij die geen lust gevoelen zeeofficier te worden en door bij een der legers over te gaan te veel zouden verliezen, blijven dezelfde werkzaamheden verrichten als tot nu toe door hen gedaan en worden dus geplaatst bij opleidingen voor officieren, kader en minderen, totdat hun tijd gekomen is om in te vallen voor de betrekkingen voor de voormalige kapiteins geschapen. Zij behooren dus tot hen die tot Maandagavond blijven.

De opleiding der adelborsten voor de mariniers worde onmiddellijk gestaakt. Hun worde de gelegenheid gelaten òf om de lessen van die voor den zeedienst te volgen òf zij gaan over bij een der genoemde legers, waartoe ze worden overgenomen door de Koninklijke Militaire Academie.

Het aantal plaatsen voor zeeofficieren aan den wal zal door dezen overgangsmaatregel voor een aantal jaren wel sterk verminderen, maar dat kan niet anders dan aangenaam voor hen zijn, want een zeeofficier behoort nu eenmaal op een schip en heeft zijn betrekking niet gekozen om aan den wal geplaatst te worden.

Zoowel als onder de zeeofficieren specialiteiten gevonden worden als bijv. de torpedo-officieren, zullen de officieren van het voormalige korps mariniers, *zoolang zij daartoe nog geschikt blijven*, specialiteiten op infanterie-gebied zijn, waarmede dan het bezwaar dat v. Z. opnoemt, n.l. dat het voor de mindere schepelingen niet aanbevelenswaardig is, die vakken onder leiding

van officieren der mariniers te leeren, vervallen is. De kleeren maken in dit geval den man.

Wil men overgaan tot de afschaffing van het geheele korps, dan kunnen de onderofficieren in verschillende betrekkingen geëmployeerd worden, bijvoorbeeld de adjudanten-onderofficier belast met administratief werk op de werven, op de directiën, aan het departement enz., de sergeanten-majoor en de fouriers als schrijver en bottelier, de sergeanten (in een ander pakje natuurlijk) als instructeur en onderofficier van politie bij de verschillende opleidingen, provoosten (welke betrekking dan langer gehandhaafd blijft) en wellicht nog eenige andere.

De korporaals worden ook gebezigd bij de opleidingen, of gaan over in betrekkingen als bovengenoemd, terwijl nog een gedeelte tot korporaal-konstabel kan worden opgeleid.

Den minderen worde een matrozenhemd aangetrokken en met eenige opleiding en goeden wil, zijn zij tot, ik zal niet beweren uitstekende, maar toch tot bruikbare matrozen of stokers te vervormen, welke eerste categorie men dan matroos-infanterist zou kunnen noemen, zooals men nu matrozen-kanonnier en matrozen-torpedist heeft.

Een gedeelte zoowel van onderofficieren, korporaals als minderen, zal waarschijnlijk gemakkelijk een plaats vinden bij een der legers.

Wanneer men wil, is voor ieder wel een betrekking te vinden, waarbij niet uit het oog verloren mag worden, dat een overgangstijdperk wordt ingetreden.

Natuurlijk zal de opheffing onvermijdelijke kosten met zich meebrengen, want men diene toch eenige vergoeding te geven voor uniformverandering, maar men is het korps en daarmede een steen des aanstoots kwijt.

Wij gelooven echter, dat de regeering *niet kan* overgaan tot de afschaffing van het geheele korps, omdat dit door zijn eenvoudige recruteering op een gemakkelijke wijze voorziet in de aanvulling van de bemanningen der schepen.

v. Z. moge gedacht hebben er in geslaagd te zijn aan te toonen, dat men met veel minder personeel kan volstaan, maar de regeering zal wel gegronde redenen gehad hebben om tot de vastgestelde sterkte te geraken met het oog op mobilisatie en andere kleinigheden.

Daarbij komt nog, dat de minderen in vergelijking met de matrozen, zoowel materieel als moreel in nagenoeg even gunstige positie verkeeren en er voor hen dus geen reden bestaat om te hopen op geheele afschaffing, zooals zulks voor het officiers-korps wel het geval is.

EEN OFFICIER DER MARINIERS.

BESCHOUWINGEN OVER DE SOLDATENSCHOOL, VOORAL MET HET OOG OP DEN LOOPPAS.

Bij de beoefening der Soldatenschool blijkt dat in het reglement, vergeleken met vorige recrutenscholen, vele verbeteringen zijn aangebracht, en men door invoering hiervan een stap vooruit heeft gedaan.

Het streven van het nieuwe reglement is zooveel mogelijk rekening te houden met de practijk en zoodanige exercitiën voor te schrijven, dat eene zoo vlug mogelijke beweging van den troep wordt verkregen. Er wordt niet meer geëischt wat in de practijk onmogelijk uit te voeren is; stramheid en gelijkheid worden dàn gevorderd, wanneer dit doenlijk is.

Den soldaat wordt niets meer geleerd of het moet zijn doel hebben, waardoor onnoodig tijdverlies, zooals vroeger bij het leeren van verschillende handgrepen, voorkomen wordt. Het knielen, liggen en opstaan op 2 of 4 gelederen uit de flank, geeft den troep veel grooter bewegelijkheid dan vroeger het geval was, waarbij steeds in frontformatie moest worden overgegaan.

Op al die verbetering en vooruitgang maakt, volgens mijne bescheiden meening, de looppas een uitzondering; terwijl ook de paradepas achterwege had kunnen blijven.

In de vorige Recr. S. werd de looppas nog beoefend als middel om in korten tijd afstanden van zekere grootte af te leggen. Eenigermate kon hij nog als duurloop worden beschouwd, al was de duur ook zeer kort. Er was zelfs een soort van training voorgeschreven, hoewel onvoldoende, op verkeerde beginselen berustend, en onpractisch.

De uitvoering van den looppas op zichzelf is in het nieuwe reglement in zooverre beter, dat nu niet meer de teenen en voetballen het eerst den grond raken, doch alleen de voetballen, waardoor de goede bepaling, dat de voeten dicht langs den grond voortbewogen moeten worden, in de S.S. beter tot haar recht komt.

Het voordeel hiervan gaat echter geheel verloren, daar er in de practijk geen gebruik van wordt gemaakt. Wat beteekent het beoefenen van een looppas, wanneer men zich tot doel stelt dien pas met volledige bepakking over eene lengte van 200 M. te kunnen volhouden!

Men merke hierbij op, dat de looppas in de S.S. eene lengte heeft van 80 cM. bij eene snelheid van 165 in de minuut, wat

eene gemiddelde snelheid geeft van nog geen 8 K.M. per uur. Met deze snelheid stelt de S.S. zich dus tevreden, wanneer men zich daarmee $1^1/_2$ minuut kan voortbewegen!

Elk willekeurig persoon, die te voren in het marcheeren met volledige bepakking is geoefend, legt meer dan het dubbele af, wanneer men hem slechts laat loopen zooals hij zelf verkiest. Iedereen, die zich haasten moet, bijv. om een trein te halen, loopt met bovengenoemde snelheid op een draf minstens 3 à 4 maal dien afstand, en dat alles zonder buiten adem te geraken.

Gedurende eenige achtereenvolgende cursussen werd aan de Normaal Schietschool te 's-Gravenhage geoefend in den course en flexion, volgens den kapitein bij het Fransche leger DE RAOUL, welke pas in beginsel bij het Fransche leger is aangenomen.

De verwachtingen, welke sommigen, die deze oefeningen meemaakten, wellicht hadden, dat met het oog op de gunstige resultaten hierbij verkregen, deze pas ook bij de nieuwe S.S. zou worden voorgeschreven en men dus een looppas als duurloop zou krijgen, zijn helaas niet verwezenlijkt.

En toch zal wel niemand ontkennen, dat het van groot belang is met een troep op een gegeven oogenblik een veel grooteren afstand dan 200 M. snel te kunnen afleggen, zonder dat de troep daarbij iets aan gevechtswaarde verliest. Niet alleen bij het leger, doch ook bij de marine zal het kunnen voorkomen, dat het vlug kunnen bezetten van een bepaald punt etc. van het grootste gewicht voor eene landingsdivisie zal kunnen zijn.

En, al was dit niet zoo, waarom zou men niet een pas aannemen, waarvan de resultaten zooveel beter zijn, dat de thans voorgeschrevene er niet mee in vergelijking kan komen?

Aan de Normaal Schietschool werd dit jaar gedurende 2 maanden driemaal in de week, 's morgens van 8—9^u geoefend in den bovengenoemden pas, terwijl wegens ongunstig weer (regen of sneeuw) meermalen werd overgeslagen. Al vrij spoedig kon deze pas zonder bezwaar een half uur worden volgehouden. Op het laatst werd o.a. afgelegd:

gedurende 45 minuten achter elkaar looppas 7.5 K.M. (10 K.M. per uur);

gedurende 61 minuten achter elkaar looppas 9.8 K.M.;

tot slot werd een marsch gemaakt van 20 K.M., waarover $2^1/_2$ uur werd gemarcheerd, dus met een gemiddelde snelheid van 8 K.M. per uur. Iets sneller dus dan met den voorgeschreven looppas, waarmeê $1^1/_2$ minuut moet kunnen worden geloopen. Bij den laatsten marsch werd afwisselend een half uur met den looppas en gewonen pas gemarcheerd, terwijl met looppas werd begonnen.

Nu is het waar, dat bij deze oefeningen zonder eenige bepakking, wèl in uniform, werd geloopen, hetgeen echter niet wegneemt, dat men mag aannemen, dat met bepakking de resultaten nog verre boven die van den voorgeschreven looppas zouden blijven. Ook kan het geval zich zeer goed voordoen,

dat een troep zonder volledige bepakking zulk een snellen marsch zou moeten maken.

Na de oefeningen in het loopen werd door de deelnemers de gewone dienst gevolgd; van 9–12 uur schermen en gymnastiek. Het beoefenen van den looppas had hierop geen invloed, wat bewijst, dat men niet vermoeid wordt. De ademhaling versnelde, doch niemand geraakte buiten adem, zoodat gesprekken voortdurend konden worden gevoerd.

Ondergeteekende heeft in Rotterdam met een klasse recruten (ongeveer 25 man met bijbehoorend kader, 1 sergeant, 1 korporaal en 2 mariniers 1e klasse) *zonder voorbereidende oefening*, alleen door van te voren op de in acht te nemen regels te wijzen, gedurende den marsch voortdurend daarop de aandacht gevestigd te houden en het tempo zelf aan te geven, van het einde der schietbaan te Krooswijk tot de marinierskazerne met dezen looppas gemarcheerd in 15 minuten, zonder dat iemand buiten adem geraakte of vermoeid was. De troep was uitgerust met geweer, bajonet en beide tasschen.

Het beginsel waarop deze course en flexion berust is, zoo min mogelijk nutteloozen arbeid te verrichten.

Eenige der voornaamste zaken, waarop bij dezen duurloop gelet moet worden, zijn:

met kleine passen beginnen en langzamerhand den pas vergrooten;

vooral in het begin dikwijls langzaam diep in- en uitademen om hartslag en ademhaling te regelen naar de snellere beweging (dit is van het hoogste belang): bij het eindigen langzaam uitloopen;

het bovenlijf *vooral niet verder vooroverbuigen* dan met de snelheid overeenkomt, de voeten niet hooger oplichten dan noodig is en plat neerzetten, de knieën licht gebogen, de armen zonder stijfheid, los, winkelhaaks gebogen met de ellebogen achterwaarts om de borstkas te verwijden. Bij het beklimmen van hellingen kan hetzelfde tempo behouden blijven, alleen het bovenlijf, afhankelijk van de steilte der helling, meer voorovergebogen, en bij afdalingen worden de knieën meer gebogen.

Hoofdverschillen in de beoefening van den course en flexion en den looppas in de S.S. zijn dus:

Er wordt met den course dadelijk veel langer geloopen, bijv. om te beginnen 10 minuten. Alle aandacht wordt besteed aan de ademhaling, waarvan in de S.S. bij de oefeningen in den looppas niets gezegd wordt.

De voeten worden plat neergezet en niet eerst met de voetballen op den grond. Al heel spoedig als alle manschappen den pas begrijpen, kan bijv. 20 minuten worden geloopen.

Toch dient, wil men dezen pas onderwijzen, hierbij in het oog te worden gehouden, dat het onderwijs, evenals dit met alles het geval is, door deskundigen gegeven wordt.

Ondergeteekende hoopt met het bovenstaande te hebben aangetoond, dat zoowel bij de marine als bij het leger, voor

de practijk een pas als de marche en flexion te verkiezen is boven den thans in de Soldatenschool voorgeschreven looppas.

De 1ste Luitenant der Mariniers,
J. MELVILL VAN CARNBEE.

IETS OVER OPLEIDINGEN IN HET ALGEMEEN EN DIE DER MILICIENS AAN BOORD Hr. Ms. „NEPTUNUS" IN HET BIJZONDER.

Met zeer veel genoegen zag ik in de eerste aflevering van den 15en jaargang 1900—1901, dat een mijner collega's de gymnastiek bij de militaire opleiding van den zeemilicien tot onderwerp van zijn opstel koos.

Ik zeg opzettelijk met veel genoegen, want „du choc des opinions jaillit la vérité". Ik moet n.l. op den voorgrond stellen, dat ik de zienswijze van den 1sten Luitenant der mariniers GROEN niet geheel deel; dit is echter zeker, wij jagen beiden een en hetzelfde doel na, n.l. degelijke vorming van onze zeemiliciens tot bruikbare schepelingen. Waar wij in dit opzicht overeenstemmen, zou het mij niet verwonderen, indien wij nog meer punten van aanraking vonden en ten slotte nog denzelfden weg insloegen om ons doel te bereiken. Ziedaar dan ook de eenige reden, dat ik nogmaals de pen opneem, om uit volle overtuiging een lans te breken voor de zaak der militaire gymnastiek en voor hare *goede* toepassing bij de opleiding onzer schepelingen. Wordt n.l. de gymnastiek *goed* onderwezen en *practisch* ingelascht in ons opleidingsprogramma, dan zal zij hare eigene zaak beter bepleiten, dan iemand anders dit zou kunnen doen. *Goed degelijk militair-gymnastisch onderwijs* gepaard met een *practisch opleidingsprogramma* vormen de twee onderwerpen, welke ik hieronder wensch te behandelen.

Goed-degelijk-militair-gymnastisch onderwijs; het is in weinig woorden gezegd, doch de beteekenis dier woorden is niet voor iedereen onmiddellijk te verstaan. De hoofdzaak om die te kunnen verstaan — en juist dàt wordt door vele critici over het hoofd gezien — is, dat men een duidelijk begrip heeft van het woord *„militaire gymnastiek"*, want daarop baseert zich het nut dezer oefeningen.

Het woord „Gymnastiek" (afgeleid van „Gymnos" een Grieksch woord, dat „naakt" beteekent) klinkt uitheemsch in onze ooren en is veel te geleerd. In allen ernst, de ongelukkige

keuze van een vreemd woord voor dit belangrijke deel van onze militaire opleiding heeft er veel toe bijgedragen om aan de gymnastiek de populariteit te onthouden, waarop zij met het oog op hare onschatbare waarde ten volle aanspraak kan maken. Laten wij dus hier het woord in onze eigen taal omschrijven en wel door: *Stelselmatige lichaamsoefeningen.* Ik houd mij overtuigd, dat wanneer wij onder dien naam de militaire gymnastiek nader beschouwen, het ons gemakkelijker zal vallen om een oordeel over haar direkt militair nut te vellen. Wij zullen dus in de eerste plaats nagaan, wat wij onder „Stelselmatige militaire lichaamsoefeningen" moeten verstaan. Bijna alle zuiver militaire oefeningen zijn *lichaamsoefeningen*, maar zij kunnen naast elkander gerangschikt, zooals dit o. a. in de Soldatenschool het geval is, geen aanspraak maken op den naam van *stelselmatige* militaire *lichaamsoefeningen*, want zij oefenen het lichaam *niet* stelselmatig. Ziedaar de sleutel tot recht begrip van de beteekenis der militaire gymnastiek.

Het lichaam *moet* stelselmatig worden voorbereid voor de militaire lichaamsoefening, die het moet kunnen uitvoeren. De militaire gymnastiek vult de gaten, de gapingen aan, welke er tusschen de verschillende miiitaire lichaamsoefeningen bestaan om door dien overgang de geheele oefening tot eene *stelselmatige* lichaamsoefening te maken. Dáárvoor is de militaire gymnastiek *het middel*, dat wij gebruiken om ons doel, de *militaire* lichamelijke ontwikkeling van den man, te bereiken. Uit vrees van voor langdradig te worden uitgemaakt wil ik over dit onderwerp thans niet verder uitweiden. Dat het noodzakelijk is dit helder te vatten, voordat men het meerdere of mindere nut der militaire gymnastiek kan beoordeelen, heb ik boven reeds gezegd.

Uit het bovenstaande blijken twee zaken: ten eerste moet het lichaam van den man *stelselmatig* ontwikkeld worden en ten tweede heeft die *lichaamsontwikkeling* een zuiver militair doel. In gemoede stel ik hier de vraag: Is het gros onzer miliciens bij hunne inlijving voldoende *lichamelijk* ontwikkeld om hunne *militaire lichaamsoefeningen* uit te voeren? Immers neen. Hoe bitter weinigen kunnen hun lichaam door hun wil beheerschen! Hoe bitter weinigen kunnen hunne stijve en verstijfde gewrichten zoover bewegen als de natuur door den anatomischen bouw van hun lichaam dit eischt! Er *moet* hier noodzakelijk eene lichamelijke voorbereiding plaats hebben om deze gebreken weg te nemen, indien wij waarlijk *lichamelijk* geschikte schepelingen van onze miliciens willen maken. *Stelselmatige* oefening schrijft voor met het eenvoudige en gemakkelijke te beginnen, ten einde geleidelijk het lichaam van den man te ontwikkelen, deze stelregel is dunkt me voor een ieder die aanspraak maakt op paedagogische kennis gemakkelijk te vatten. In welk geval toch zal een man met meer genoegen, ja laat ik liever zeggen met meer energie werken, wanneer de oefening van dien aard is, dat hij die *wel* kan uitvoeren of

wanneer eene oefening van hem gevergd wordt, waartoe hij *nog niet* de lichamelijke geschiktheid bezit, en die hij met inspanning van al zijne krachten toch niet kan uitvoeren? Het is bepaald merkwaardig om te zien, hoe moeilijke lichaamsoefeningen in betrekkelijk korten tijd worden geleerd, wanneer de man *stelselmatig* voor die oefening wordt voorbereid. Dàt is het doel onzer militaire gymnastiek en het moge voor een oningewijde vreemd, ja ongeloofelijk klinken, maar de ondervinding heeft *overtuigend bewezen* dat deze stelselmatige ontwikkeling den man in *korteren tijd beter* vormde.

Maar daartoe is noodig, dat wij steeds het *militaire doel* voor oogen houden. Het is voor een anatoom geen onmogelijke zaak om onze militaire lichaamsoefeningen te ontleden, daarbij dus na te gaan, welke spiergroepen in hoofdzaak werken. Is dit vastgesteld, dan behoort de militaire gymnast *met het oog daarop* voorbereidende lichaamsoefeningen te kiezen om *die* als *middel* te gebruiken bij zijne stelselmatige militaire lichaamsontwikkeling. De militaire oefeningen bepalen dus de keuze zijner gymnastische oefenstof. Tevens wil ik hierbij opmerken, dat *met het oog op onzen korten oefeningstijd* die gymnastische oefenstof zich tot een minimum moet bepalen. Hierin ben ik het dus weer volkomen eens met den 1[sten] Luitenant der mariniers GROEN, maar — en ziehier misschien een punt van verschil — naar mijne meening moeten *alle* militaire lichaamsoefeningen, die eene lichamelijke voorbereiding noodig hebben, ook lichamelijk, dus gymnastisch, voorbereid worden.

Nog eens, laten wij de waarde der militaire gymnastiek in den eersten oefeningstijd van onze manschappen niet beoordeelen van een onzuiver standpunt. Niet onze globale opvatting van militaire gymnastiek mag ons uitgangspunt zijn. Neen, wij moeten eerst de kern, het wezen van de zaak hebben gevat en vandaaruit moeten wij onze redeneering over het meerdere of mindere nut dezer stelselmatige militaire lichamelijke ontwikkeling beoordeelen. Gaan wij zoo te werk, dan zal iedereen moeten erkennen, dat juist in dien eersten tijd der opleiding, wanneer het fundament wordt gelegd, waarop de geheele verdere militaire vorming van den man steunt, dat juist dàn die voorbereidende lichaamsoefeningen van het hoogste belang zijn. Daardoor wordt het fundament hecht en sterk, en zonder gevaar kunnen we daarop de verdere militaire vorming bouwen. Daarin wijk ik dus schijnbaar sterk af van het oordeel, dat de 1e Luitenant GROEN geveld heeft over de gymnastiek in dien eersten oefeningstijd aan boord Hr. Ms. „Neptunus". Die afwijking is is echter slechts schijnbaar, want ook hier jagen wij geheel hetzelfde doel na, doch langs verschillende wegen. Ons beider doel is n.l. eene degelijke lichamelijke militaire vorming der miliciens, maar ik verkies den geleidelijken stelselmatigen weg, waarbij ik het geleidelijke en stelselmatige uit een paedagogisch oogpunt op den voorgrond stel, terwijl mijn collega, de 1[e] Luitenant GROEN, den militairen weg wil volgen en dus feitelijk

de stelselmatige ontwikkeling wel deelt, doch ook niet meer.

Om mijne bedoeling duidelijk te maken, wil ik de vijf punten, welke de 1e Luitenant Groen als eisch voor den milicien stelt, en waarbij hij de waarde der gymnastische voorbereiding in meerdere of mindere mate in twijfel trekt, nader uit een gymnastisch oogpunt beschouwen. Voor het gemak mijner lezers haal ik hier woordelijk aan, hetgeen op blz. 120 van bovengenoemde aflevering van het „Marineblad" te lezen staat.

1. *De vorming tot militair zal in de eerste plaats moeten zijn een moreele vorming, waarbij dus de gymnastiek op den achtergrond treedt, maar het zou aanbeveling verdienen bij voldoenden beschikbaren tijd, te trachten het militair uiterlijk te verbeteren.*

Dat bij de moreele vorming van den man de gymnastiek op den achtergrond treedt, kan ik in geen geval onderschrijven. Waaruit bestaat het moreel van den man? Zijn niet de factoren van dat militaire moreel: *zelfvertrouwen, tegenwoordigheid van geest, wilskracht, moed* en *bovenal gezondheid?* En worden deze eigenschappen dan niet juist in hooge mate door goed geleide stelselmatige lichaamsoefeningen gekweekt? Wie dat beweren kan, is zeker nooit doorgedrongen tot de kern der militaire gymnastiek. Er is bijna geen vredesoefening te noemen, waarbij die onmisbare militaire eigenschappen meer en beter worden ontwikkeld dan juist bij de gymnastiek.

Slechts in korte trekken kan ik dat hier nader aangeven. *Zelfvertrouwen*, vertrouwen op eigen kracht is een gevolg van de kennis van eigen kracht. Waar wordt de man meer overtuigd van het feit, dat hij, naarmate hij meer geoefend wordt, ook moeilijker oefeningen kan uitvoeren, grooter kracht kan ontwikkelen, dan juist bij de gymnastiek?

Tegenwoordigheid van geest staat in nauw verband met een kalm rustig zenuwstelsel. Deze eigenschap moet ontwikkeld worden en wordt ongetwijfeld ontwikkeld, wanneer de man bij zijne gymnastische oefeningen de schijnbare gevaren leert overwinnen, die hem aangrijnzen. Angst voor eene oefening verdwijnt, naarmate de man stelselmatig geoefend wordt en daardoor stijgt zijn moreel ongetwijfeld. (Zijn de oefeningen op de Hindernisbaan niet zuiver een quaestie van tegenwoordigheid van geest en zelfvertrouwen?)

Wilskracht is de grondgedachte van elk gymnastisch onderwijs; bij iedere bewuste beweging moet de wil krachtig in werking komen om het lichaam te beheerschen.

Moed staat in nauw verband met zelfvertrouwen, zoodat het onnoodig is om hier dezen factor afzonderlijk te behandelen. Wat de *gezondheid* betreft, zou het mij te ver voeren om ook hier uit een physiologisch oogpunt het groote nut der stelselmatige goed onderwezene lichaamsoefeningen te bewijzen.

Trouwens in onzen tijd komt mij een dergelijk bewijs overtollig voor, aangezien, zoover mij bekend, geen mensch aan de

juistheid dier beweging zal twijfelen. Al was het *alleen* om de groote waarde der gymnastiek voor de moreele vorming van den man, dan zou ik reeds zeggen, dat het een onmisbaar vak is bij de opleiding van onze miliciens.

2. *De behandeling van het geschut zou niet gebukt gaan onder het gemis aan gymnastische opleiding.*

Misschien niet, maar die behandeling zou ontegenzeggelijk winnen bij goed stelselmatig militair gymnastiekonderwijs.

3. *De exercitie met het geweer, hoofdzakelijk met het doel den milicien te vormen tot een goed schutter.*

Ik wil hier niet in het bijzonder ingaan op de beschouwingen omtrent marcheeren, het behandelen van het geweer als stoot- en vuurwapen, daar ik het nut van de gymnastiek voor deze militaire oefeningen uiteengezet heb in een hoofdstuk Training, in den vorigen jaargang.

Geen opleidingsprogramma in dit ondermaansche kan aanspraak maken op den naam van volmaakt, een programma moet zich ontwikkelen en misschien zou een volgend jaar meer tijd aan dit hoogstbelangrijk onderdeel der soldaatvorming kunnen worden besteed, daar de oefeningstijd der miliciens aan boord Hr. Ms. „Neptunus" 14 dagen langer is geworden.

Het resultaat van de eerste $2^1/_2$ maand diensttijd, n.l. 5 maal schijfschieten, dat is per man minstens 5×5 patronen (ik zeg minstens, daar verscheidene miliciens 40 patronen verschoten hadden), vind ik prachtig, in vergelijking der miliciens van het Leger, die na $2^1/_2$ maand oefening nog voor de schijf moeten komen.

In elk geval zouden de stelselmatig voorbereidende lichaamsoefeningen met het oog op deze militaire lichaamsoefening meer uitvoerig kunnen worden behandeld.

Voor deze oefening erkent de 1e Luitenant GROEN het nut eener militaire gymnastische voorbereiding.

4. *Bij het roeien, dat reeds vanaf den eersten oefeningsdag wordt gedaan, moeten blijkbaar de voorbereidende oefeningen der armspieren, welke nu plotseling aan zoo'n zwaren riem moeten trekken, achterwege blijven, en eenmaal aldus aangevangen, kunnen de gymnastische armbewegingen op het roeien zoo'n heilzamen invloed niet meer uitoefenen.*

Als de man reeds vanaf den eersten oefeningsdag aan het roeien wordt gezet, dan wordt er een bepaalde gymnastische fout gemaakt (ik meende, dat de eerste lessen in het roeien benut werden om de miliciens met de verschillende commando's en uitvoering hiervan bekend te maken, de houding in de sloepen, bemanningen enz.) want de man is in den regel nog niet voldoende lichamelijk ontwikkeld, om deze bijzonder zware lichaamsoefening uit te voeren. Het zijn n.l. niet alleen de armspieren van den man, die hier ingespannen worden, doch voornamelijk andere; maar vooral hart en longen hebben het zwaar te verant-

woorden. Eene gymnastische voorbereiding, eene degelijke training moet naar mijne meening aan de oefeningen in het roeien voorafgaan.

5. *De vlugheid en handigheid, welke een matroos in het algemeen eigen moeten zijn enz.* . . . . . .

Ook hier wordt dus het nut der gymnastiek erkend, want die „zekere mate der onmisbare eigenschap" is toch niet voldoende.

Na al het bovenstaande is het niet moeilijk, het tweede gedeelte van mijn onderwerp, n.l. de eischen van een practisch opleidingsprogramma, theoretisch aan te geven. Ik kan daarbij slechts eenige hoofdpunten aanstippen en erken volkomen, dat de *theoretische voorschriften* vrij gemakkelijk zijn aan te geven, maar dat de *practische toepassing* daarvan tal van bezwaren en moeilijkheden medebrengt, die alleen door energie en volharding kunnen worden overwonnen. Uitgaande van het beginsel, dat de zuiver militaire lichaamsoefeningen door stelselmatige lichamelijke ontwikkeling moeten worden voorbereid, komen wij tot de slotsom, dat het geheim van ons opleidingsprogramma ligt in het onderling in verband brengen van „voorbereidende oefeningen" en „militaire lichaamsoefeningen". Zoodra eene militaire oefening voorbereid is, wordt deze in behandeling genomen, niet vroeger maar ook niet later. In den eersten tijd onzer opleiding moeten wij dus veel tijd aan onze voorbereidende lichaamsoefeningen wijden. Naarmate wij verder komen worden de militaire oefeningen die voorbereid zijn, onderwezen.

Gaandeweg dus wordt de tijd aan voorbereidende lichaamsontwikkeling gewijd, dus aan de militaire gymnastiek, *verminderd*; de tijd aan de zuivere militaire oefeningen daarentegen *vermeerderd*. Zoo te werk gaande wordt een degelijk fundament gelegd, het lichaam wordt degelijk ontwikkeld en voorbereid om aan zijne militaire verplichtingen te kunnen voldoen.

Ik heb getracht enkele hoofdzaken van ons gymnastiekonderwijs in 't licht te stellen.

Ongelukkig heb ik hier niet den tijd nader op dit onderwerp in te gaan. Er is een verwijt dat velen treft, die van een bepaald vak eene studie hebben gemaakt, en die op grond van hun overtuiging dat vak tot zijn recht trachten te brengen, n.l.: „natuurlijk denkt iedereen, dat zijn stokpaardje een volbloed is, en beveelt dan het diertje met overtuiging aan als het beste beestje, dat men berijden kan". Nu, kruip er op, *behandel het dier goed* en ik houd mij overtuigd, gij zult tevreden zijn over uw rit, en waarschijnlijk eerder uw einddoel bereiken dan op uw verouderde Rossinantes.

J. C. DE KOCK VAN LEEUWEN,

Berlin, Mei 1900. 1e Luitenant der mariniers.

PLAGIAAT OF OORSPRONKELIJK NEDERLANDSCH KORTSCHRIFT.

Het doet mij leed, dat de geachte schrijver in het Marineblad n°. 8 zich gewaagd heeft aan eene vergelijking van het SCHEITHAUER-BALT-stelsel en het oorspronkelijk Nederlandsch kortschift GROOTE.

Ik betreur dit omdat veel onaangenaamheden zouden kunnen zijn vermeden, als de zeer geachte schrijver, alvorens mij te verdenken en de verdenking in openbaar geschrift mee te deelen, zich tot mij had gewend om inlichtingen. Had hij, ook nadat ik getracht had hem 't verschil tusschen beide stelsels aan te toonen, en de wijze van wording van het Nederl. alfab. kortschrift mee te deelen, volhard bij zijn ongunstige meening over mijn werk, dan was die meening toch waarschijnlijk op andere wijze meegedeeld.

Nu echter staan wij voor een feit, een zeer bedroevend feit, dat een hooggeplaatst ambtenaar, wiens woord voor de groote menigte waarde heeft, in een openbaar geschrift zonder *voorafgaand onderzoek* een eerlijk man verdenkt.

Aan mij is nu de zeer onaangename taak opgedragen aan te toonen dat deze schrijver bij zijne beoordeeling een *onjuisten* indruk geeft van mijn werk en mijn persoon, omdat hij verzuimt *het verschil*, het groote verschil, tusschen mijn vinding en de bewerking van het Duitsche stelsel SCHEITHAUER aan te geven.

Het spreekt toch van zelf, dat, indien men twee zaken of personen vergelijkt, die *zeer verschillend* zijn, en bij die vergelijking het verschil eenvoudig *negeert*, alleen de overeenkomst overblijft, en het eene een „Nachahmung" van het andere schijnt.

Is het weerleggen van de beschuldiging, die had kunnen worden voorkomen, voor mij een zeer onaangename plicht, waaraan ik mij echter niet onttrekken mag, voor den geachten schrijver zelf echter is het minder gewenscht verzocht te worden *in het openbaar* uitgesproken beleedigingen *in het openbaar* terug te nemen. Dit nu had ik gaarne gewild, dat voorkomen was.

Nu de geachte schrijver mij in 't openbaar aanvalt, werp ik echter alle verantwoordelijkheid voor 't geen hieruit moge voortkomen, van mij.

Vooraf een vraag. Op blz. 1133, 2e regel v. o. Naschrift, keurt de schrijver het blijkbaar in mij niet goed „niet zoo *voorzichtig* [1]) te zijn geweest om uit diverse stelsels over

1) Ik cursiveer.

te nemen, doch te veel bij een systeem te borgen" (blz. 10, 2e regel v. o.). Deze „voorzichtigheid" wil de geachte schrijver zeker wel nader verklaren, bedoelt hij daarmee, of wil hij den lezer er aan doen denken, dat die *voorzichtigheid* noodig ware om de *waarheid* „eine sklavische Nachahmung" van het systeem Scheithauer te bedekken?

Raadt hij mij aan, waar ik, volgens zijn meening teveel uit het Scheith.-systeem overnam, de gedachte aan plagiaat te ontkomen, door eenige beginselen van anderen aan die van Scheith. toe te voegen?

Heeft hij dat willen zeggen in deze *veel* of *niets* zeggenden zin? Zoo niet, wat dan wel?

Het geheele artikel en het naschrift daarbij, is niet veel meer dan eene herhaling van hetgeen Scheith. over stenografie heeft gezegd, nagezegd door den heer Balt en nu opnieuw naverteld door den heer Palm. Scheithauer geeft in zijn werkje „System der Stenografie" de grondslagen aan waarop zijn stelsel berust en beschouwt die uit den aard der zaak als eischen, waaraan een stelsel moet voldoen om goed te zijn, d. w. dus hier zeggen: te zijn als het Scheith.-systeem *is*.

De heer Balt en de heer Palm nemen deze eischen over, vermelden die als beginselen, waarop een goed stelsel van kortschrift moet berusten en verklaren dat het Scheith.-systeem daaraan voldoet, en dat van Groote niet. Iets wat zeer natuurlijk is. Twee stelsels, die door twee verschillende personen, *geheel onafhankelijk van elkander* zijn gedacht, zullen niet op *dezelfde* beginselen berusten, omdat de een iets anders heeft willen geven dan de ander, ja zelfs het uitgangspunt van beide ontwerpers verschillend is.

Er moet nu door mij aangetoond worden, dat er *verschil, groot verschil* is tusschen de stelsels Scheithauer en Groote, zoo groot, dat er geen sprake van kan zijn om het laatst verschenen werk gemis aan oorspronkelijkheid te kunnen verwijten.

De geachte schrijver geeft enkele verschillen reeds aan in zijne vergelijking op blz. 9 en 10, want aan de vijf *eischen* (*a*, *b*, *c*, *d*, *e*) voldoet het stelsel Groote *niet*, doch dat van Scheithauer *wel*.

Het kenmerkend onderscheid tusschen het Nederlandsch *alfabetisch* kortschrift en de overige grafische stelsels merkt de geachte schrijver echter niet op.

Op blz. 8 van het artikel Sten. aan boord, noemt de heer Palm het stelsel Gabelsberger *alfabetisch*. Ik heb echter nooit vernomen, dat Gabelsberger in 1834 een *alfabetisch* kortschrift heeft gepubliceerd. Wel zijn door hem de teekens gezocht uit de grondtrekken van het gewone schrift, doch eerst 65 jaar later is door Groote in Nederland een *alfabetisch* kortschrift gepubliceerd.

De stenografie Gabelsberger wordt gewoonlijk *grafisch* genoemd. Het is best mogelijk, dat zonder het mij bekend was,

het woord *alfabetisch* reeds voor mij gebezigd was door GABELSBERGER. De heer PALM wil mij mogelijk wel inlichten, waar hij dit gelezen heeft?

De verklaring van dezen *naam* alfabetisch door mij aan mijn werk gegeven, vindt men o. a. in de Maart-aflevering van het tijdschrift „Opvoeding en Onderwijs" op blz. 487 en daaruit blijkt dan tevens het groote verschil tusschen de Stenografie GROOTE en de andere kortschriften.

Sedert eenige weken bezitten wij een Nederlandsche stenographie, een kortschrift, door een Nederlander na jaren van volhardende studie gevonden, en expresselijk gemaakt voor onze Nederlandsche taal, terwijl het toch, wat men van geen enkel ander stelsel kan zeggen, in hooge mate het vermogen bezit om zich aan vreemde talen aan te passen; een systeem, berustend op een geheel ander beginsel dan alle oudere stenographieën, en dat juist door dit nieuwe beginsel zoo frappant eenvoudig is, dat het volkomen alle eigenschappen bezit om, wat men bij alle vereering voor STOLZE van *zijn* systeem niet kan zeggen, het eigendom te worden van iedereen. Ik bedoel de „Stenographie voor iedereen, een alfabetisch kortschrift", door A. W. GROOTE, 1e luitenant-adjudant der infanterie te Amersfoort, uitgegeven door S. L. VAN LOOY te Amsterdam.

Het is, in tegenstelling met andere stelsels, een alfabetisch kortschrift, d. w. z. het geheim dezer stenographie bestaat hierin, dat in plaats van de letters van het gewone schrift kortere teekens gekozen worden, die echter op dezelfde wijze tot woorden aan elkaar worden gevoegd als gene; kent men dus die nieuwe letterteekens, dan kan men ook al bijna stenographeeren.

Wat heeft men te verstaan onder alfabetisch? Het gewone schrift berust op het door zijn grooten eenvoud bewonderenswaardige beginsel, dat men met niet meer dan 26 letterteekens alle, men kan wel haast zeggen oneindig vele woorden van de talen der ons omringende landen op ondubbelzinnige wijze kan weergeven en wel door de letters die de klanken, waaruit het woord bestaat, voorstellen, na elkaar te schrijven, onverschillig of er klinkers op medeklinkers of omgekeerd, klinkers op klinkers of medeklinkers op medeklinkers — en ook, en hier komt het voor de zaak die ons belang inboezemt zeer op aan — onverschillig *welke* medeklinkers of klinkers op elkaar volgen. Daarom is het gewone schrift zuiver alfabetisch (α β), d. w. z. een opeenvolging der letters in alle gevallen en *nooit* iets anders dan dit. Dat is zeker het ideaal van allen eenvoud, en in het algemeen kan men zeggen dat het gewone schrift volmaakt is in alle opzichten op één na: het is te lang.

Had de schrijver — evenals de letterzetter voor iedere willekeurige letter slechts één greep behoeft te doen — ook voor iedere letter slechts één schrijfbeweging te maken, voor de *m* zoowel als voor de *i*, dan was het gewone schrift volmaakt en

de stenografie misschien alleen voor den reporter noodzakelijk. Nu dit echter niet het geval, en dus kortschrift noodzakelijk is, zal iedere ontwerper er naar moeten streven een stelsel te maken, dat *in kortheid voor de bestaande stenografie* niet onderdoet, maar zooveel mogelijk alle *goede* eigenschappen van het gewone schrift behoudt, en onder die goede eigenschappen is het alfabetisch zijn één der beste.

In Duitschland zelf heeft men, na Gabelsberger en Stolze, in dezelfde richting naar eenvoud der stenografie gezocht als bij ons door Groote is gevonden. Zoo heeft dan ook werkelijk in de stelsels van Roller, Arends, Brauns en Scheithauer de verbinding van medeklinker en klinker door eenvoudige aaneenvoeging plaats, en wordt de klinker niet meer symbolisch aangegeven. Zoodra echter klinkers op klinkers, dan wel medeklinkers op medeklinkers volgen, blijft in de meeste gevallen (bij veelvuldig voorkomende verbindingen) alles bij het oude; sommige combinaties van medeklinkers worden op alfabetische wijze gevormd, dus door de teekens na elkaar te schrijven; voor vele andere echter worden zelfstandige nieuwe teekens ingevoerd.

In figuur 5, die voor het stelsel Scheithauer geldt, is het 1e teeken = *s*, het 2e = *t*, en het laatste = *st*, en in dit laatste is hoegenaamd niets meer te bespeuren, noch van de *s*, noch van de *t*. Men zou kunnen denken, dat misschien hier een zekere regelmaat was verkregen door dergelijke teekens van dubbele grootte te kiezen, maar ook dit is niet het geval, want het teeken voor *sp* (zie fig. 7) heeft slechts de normale hoogte.

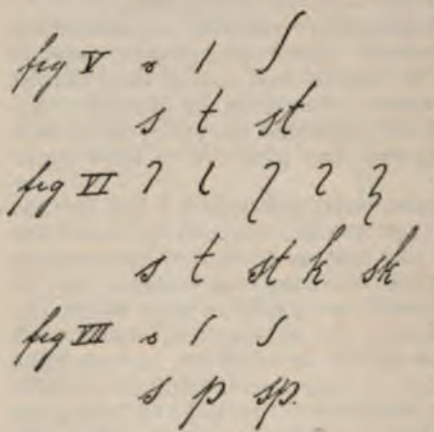


Fig. 6 stelt dezelfde teekens voor bij Groote: het 1e = *s*, het 2e = *t*, en hoe wordt nu de combinatie *st* verkregen? Wel, zooals het alfabetisch schrift dit verlangt, door eerst de *s* te schrijven, gewoon op den regel, en dan de *t* er op de meest natuurlijke wijze aan te verbinden. Het 4e teeken van figuur 6 = *k*, het 5e stelt de combinatie *sk* voor, en evenals nu *sk* gevormd wordt door eerst *s* te schrijven en daarna *k*, wordt ook *st* geschreven door eerst de *s* te schrijven en dan de *t*. Er is tusschen beide manieren van schrijven ook niet het kleinste idée van een verschil waar te nemen; alleen is er door de gelukkige keuze der letterteekens voor gezorgd, dat de verbinding *st*, die oneindig veel meer voorkomt dan *sk*, in één handbeweging kan geschreven worden, in één haal, zonder op te houden,

terwijl *sk* twee bewegingen eischt. De *s* en de *t* zijn in de verbinding zoo duidelijk te herkennen, alsof ze alleen stonden, ja de schrijflijn zelf, die midden door het teeken heengaat, laat zien waar de eene letter ophoudt en de andere begint. Doch ook zonder schrijflijn is aan het ontstaan van het teeken geen oogenblik te twijfelen, en zoo is het met al die ineenvloeiingen zonder onderscheid gesteld. Zijn dit dan nieuwe afzonderlijke teekens? Dan is iedere andere verbinding van twee klanken ook een afzonderlijk teeken, en het aantal van buiten te leeren letterteekens legio. De ineenvloeiingen van GROOTE stempelen zijn stelsel tot het eenige alfabetische, dat op het oogenblik bestaat, tot het eenige dus waarbij men niet meer teekens behoeft dan bij het gewone schrift, terwijl de kortheid der stenografie behouden blijft. Daarom geef ik er de voorkeur aan boven alle andere stelsels.

Dat het bereiken van het alfabetische eene groote verbetering mag genoemd worden, kan blijken uit het feit, dat het aantal van buiten te leeren letterteekens (wanneer men ook de teekens voor *ch* als in *machine*, de *ng* als in *wang* en ook de *x* meetelt) bij GROOTE 24 bedraagt, terwijl de uit het Duitsch vertaalde stelsels van SCHEITHAUER en STOLZE respectievelijk ongeveer twee- en driemaal meer teekens tellen.

Dit gering aantal teekens, deze eenvoud als van het alfabet is van eminent practisch belang, niet alleen bij het aanleeren der stenografie, doch ook bij de toepassing. Heeft men toch in een schrijfoefening duizendmaal de letter *s* geschreven, dan zal die reeds vrijwel „in de hand" liggen, en het oog zal den vorm, dien het duizendmaal gezien heeft, gemakkelijk herkennen. In de uit het Duitsch vertaalde stelsels echter, waarin voor deze letter 4 vormen gegeven worden: *sp*, *st*, *sch*, *s*, zullen de vier vormen *te zamen* slechts duizendmaal voorkomen en de bedrevenheid, die reeds met het schrijven van het alfabetisch kortschrift is bereikt, nog niet voor een vierde verkregen zijn. Het werktuigelijk schrijven wordt zeer bevorderd door de mogelijkheid om in onze Nederl. stenografie evenals in het gewone schrift slechts aan de letter, die men schrijft, te denken en niet in het minst aan hetgeen volgt: of *ch* gevolgd wordt door *t*, *a* door *u*, *z* door *a*, *s* door *p*, *n* door *z*, de voorafgaande letter ondergaat niet den minsten invloed van de volgende, de aandacht van den schrijver kan zich dus bepalen tot de beweging die wordt uitgevoerd — de letter die wordt geschreven — en wordt door niets afgeleid, het schrijven zal dus na minder oefening werktuigelijk geschieden.

Bezigen wij echter voor *nt*, *nk*, *nz*, *nd*, *st*, *sp* enz. een teeken, dat niet begint met *n* of *s*, ja waar zelfs geen *n* of geen *s* in voorkomt, dan zullen wij bij 't woord *ondank* niet kunnen spellen *o-n* on, *d, a, n, k* dank, doch *o-nd-a-nk*. Er zal dus veel meer tijd en oefening noodig zijn om met het niet-alfabetische kortschrift dezelfde vaardigheid te verkrijgen als met het alfabetische. Hoeveel meer? Deze vraag is niet zoo gemakkelijk te beant-

woorden. Of men voor een schrift, dat het dubbele aantal teekens telt, ook tweemaal meer tijd noodig heeft om het aan te leeren? Wij gelooven, dat de verhouding veel gunstiger is voor het alfabetische en dat het wel 2 maal 2 mag zijn, misschien meer. Zij, die nu nog in Nederland de vertaalde stelsels beoefenen, doen minstens viermaal meer moeite dan noodig is om als resultaat: het Nederlandsch te kleeden in een jas, voor een ander gemaakt, die dus niet past.

Dit zijn nu de practische voordeelen van het alfabetische beginsel, dat in de uit het Duitsch vertaalde stelsels niet voorkomt. Duidelijk blijkt hoe GROOTE gewoekerd heeft met het gering aantal schrijfbare teekens, die in een grafisch kortschrift mogen voorkomen".

De heer J. VAN WAARDHUIZEN te Rotterdam, die onderwijs gaf in het uit het Duitsch overgenomen stelsel en nu het Nederl. alfab. onderwijst, zegt in de „Nederlander" van 5 Februari 1900:

„De beoefenaar der grafische methode werd genoodzaakt, behalve de teekens voor de afzonderlijke letters, er nog een groot aantal bij te leeren voor de z.g. samengestelde medeklinkers.

Het stelsel GROOTE heeft hier finaal mee gebroken en mag daarom met recht een *alfabetisch* kortschrift genoemd worden.

Het bestaat slechts uit 26 teekens, die door eenvoudige aaneenvoeging — evenals bij het gewone schrift — den beoefenaar in staat stellen woorden te vormen.

We zijn daarom met deze uitgave het buitenland voor."

Waar nu de heer H. DE VRIES, die van af zijn schooljaren, nu ongeveer 16 jaar, het STOLZE-schrift toepaste, de heer J. VAN WAARDHUIZEN, onderwijzer in het SCHEITHAUER-BALT-systeem, verschil, de heer JHR. SICKINGE te Zeist, de heer MR. L. J. C. VAN ESSEN te Arnhem en andere beoefenaars van het SCHEITHAUER-BALT-stelsel groot verschil opmerken in beide stelsels, zoo groot, dat zij in plaats van het oudere stelsel het nieuwe aanleerden, deed, meen ik, de heer PALM niet goed bij zijn vergelijking dit kenmerkend onderscheid eenvoudig te *negeeren*.

Ook de heer PALM acht het der moeite waard eenige letters op te sommen, die in beide stelsels voorkomen — dezefde opsomming vindt men in SCHEITHAUER's Zeitung van Januari 1900 echter met een ander doel — en laat daarop volgen: Over het algemeen gelijkt het stelsel GROOTE nog al veel op dat van SCHEITHAUER.

Dat de teekens in verschillende stelsels in vorm en schrijfwijze overeenkomen, is een natuurlijk gevolg van de omstandigheid, dat alle grafische stelsels hun teekens ontleenen aan de grondtrekken van het gewone schrift.

Op bladz. 8, Inleiding tot mijn leerboek, vermeldde ik GABELSBERGER als den eerste die deze gedachte in toepassing heeft gebracht. Ik gaf dus eere wien eere toekomt. Een dergelijke mededeeling vind ik echter bij SCHEITHAUER of SCHEITHAUER-BALT niet.

Ik *denk* er niet aan, die heeren daarom ook maar in het minst te verdenken van „pronken met andermans veeren", doch, waar ik de bron GABELSBERGER noemde, is een *mededeeling,* dat dezelfde vormen voor een deel bij SCHEITHAUER gevonden worden, van iemand, die ook maar eenige studie van het grafisch kortschrift heeft gemaakt, niet te verwachten. Men zou even goed kunnen meedeelen, dat een kunstschilder verf en olie gebruikt heeft.

Om nu te mogen onderstellen zelfs dat de eene ontwerper *„borgt"* bij een ander, is het noodig, dat de een iets bezigt wat uitsluitend het eigendom was van den ander en dus elders niet te vinden was. Ik noodig daarom den heer PALM uit mede te deelen, *welke vormen, schrijfwijzen* en *verbindingen* SCHEITHAUER en GROOTE *uitsluitend* bezigen.

Blijken deze punten van overeenkomst zoo belangrijk te zijn dat, niettegenstaande het groote verschil dat er tusschen beide systemen bestaat — door het alfabetisch beginsel en vele kleinere verschillen —, er aan het recht van GROOTE, om zijn werk als oorspronkelijk uit te geven, mag worden getwijfeld, *dan,* maar ook dan eerst, zal ik mededeelen, *waarom* ik *niets* van SCHEITHAUER *„borgde."*

Toen den 4den Januari in het „Handelsblad" de bewerker van het Duitsche stelsel mij van plagiaat beschuldigde en ongeveer hetzelfde in andere bewoordingen mededeelde als nu de beoefenaar van dat stelsel, de heer PALM, kon ik volstaan met de verklaring, „dat ik *niets* van SCHEITHAUER of de Nederlandsche „bewerking overnam, *niets, geen teeken, geen haaltje, geen „streepje, geen verbinding, geen spelling en wat er nog meer „mocht zijn, niets."*

Nu echter *na deze duidelijke verklaring* mijnerzijds, de heer PALM nog *twijfelt* en dien *twijfel* uitspreekt in het „Marineblad" nº. 8, blz. 1133 en 1134, zal hij zonder twijfel inzien mij voldoening schuldig te zijn voor deze verdenking en terug te nemen al zijn verdachtmakende mededeelingen, en wel door te verklaren:

dat hij geheel ongegrond mij verdacht heeft van *titelbluf* [1]), (blz. 1133, 5e regel v. o., naschrift);

dat, waar hij het stelsel SCHEITHAUER als oorspronkelijk genoemd heeft, dat van GROOTE het zeer zeker is en de *bescheidenheid* [1]) dus *volstrekt niet* [1]) eischt, dat men in den lezer de gedachte aan *oorspronkelijkheid* [1]) voorkome; (blz. 1133 naschrift);

dat de gedachte aan compileeren (blz. 1133 naschrift) op dwaling berust, omdat een systeem, dat een nieuw beginsel bevat, niet uit eenige andere werken is te verzamelen;

dat om dezelfde reden de *voorzichtigheid* [1]) hier volstrekt niet meebrengt om iets te doen voorkomen anders dan het is, dat een dergelijke *voorzichtigheid* een eerlijk man onwaardig is en de geachte schrijver het dus betreurt, die gedachte te hebben

---

1) Ik cursiveer.

geuit in openbaar geschrift zonder daartoe door voorafgaand onderzoek gerechtigd te zijn;

dat de vinding van een kortschrift voor de *Nederlandsche* taal terecht *Nederlandsch* genoemd wordt en er dus geen sprake mag zijn van onjuiste benaming van de nationaliteit (blz. 1134, 4e regel v. b., naschrift);

dat Schr. ten onrechte bij den lezer de gedachte heeft opgewekt alsof de heer H. DE VRIES de verbreiding van het stelsel GROOTE aanbeveelt, *omdat* het is een Nederlandsch stelsel en *het den bewerker zooveel moeite heeft gekost*, doch *omdat* de heer GROOTE ons een „Nederlandsche stenografie heeft geschonken, *die* „*ver uitsteekt boven alle stelsels* [1]) door den *eenvoud* [1]) van het „*grondbeginsel* [1]) en de *logische* [1]) *gestrengheid*, [1]) waarmede dat „wordt toegepast;"

dat de „overwegingen" aan het slot van zijn artikel genoemd (blz. 1134, 12e regel v. b.) hier volstrekt niet vervallen, omdat er geen reden bestaat er aan *te twijfelen*, dat het alfabetisch kortschrift GROOTE door een Nederlander *volkomen oorspronkelijk* [1]) is bewerkt en de heer DE VRIES volkomen het recht had het stelsel *specifiek Nederlandsch* [1]) te noemen.

Ik geloof niet te veel te eischen, als ik den geachten Schrijver verzoek, al deze verdenkingen door het afleggen van bovenstaande verklaring te herroepen.

Ten slotte nog dit:

Om onpartijdig en onbevooroordeeld te kiezen tusschen twee stelsels, is de *voorstander* van een *bestaand* stelsel alleen dan in staat, indien hij voldoende kennis bezit van zijn eigen taal en het kortschrift om zich los te kunnen maken van de gedachten van SCHEITHAUER of een ander ontwerper eener stenografie.

Het komt mij voor, dat de heeren BALT en PALM hand in hand met SCHEITHAUER hun sprong te klein hebben genomen en door het gewicht van SCHEITHAUER over deze hindernissen gestruikeld zijn. (blz. 1134, Naschrift 5e regel v. b.).

Amersfoort, 28 Maart 1900.

GROOTE,

Ontwerper van het Nederlandsch alfabetisch Kortschrift.

NASCHRIFT.

Om te doen zien, dat de heer PALM voldoende kennis van het kortschrift en van de Nederlandsche taal mist, om *zoo beslist* te mogen oordeelen, kan het volgende dienen. Het geheele artikel te bespreken, zou ons te ver voeren, wij doen slechts hier en daar een greep.

---

1) Ik cursiveer.

Bij zijn aanbeveling van het SCHEITHAUER-BALT-stelsel deelt de Schr. op blz. 1126, regel 10 v. b. mee, dat open lussen als van eene *e*, tengevolge van haast, dikke inkt of slappe pen gesloten worden; hij noemt het dus een voordeel van het stelsel SCHEITHAUER-BALT, dat door dit sluiten van de lus geen verwarring kan ontstaan. *Hij vergeet* echter hierbij te voegen, dat de kleine kring *l* evengoed gevuld wordt tot de kringpunt *r*, als dezelfde omstandigheden zich voordoen.

De heer H. DE VRIES zegt hiervan blz. 498, Opv. en Onderw.: „Bij GROOTE kan, evenals bij elk schrift, dat men slordig „schrijft, een vlek ontstaan, maar onmogelijk verwarring, omdat „een enkele punt bij GROOTE geen beteekenis heeft en dus een „gevlekte *r* of *l* toch altijd nog een *r* of *l* is; bij SCHEITHAUER-„BALT echter ontstaat *door* de vlek verwarring, omdat de *l*, „wanneer zij vlekt en dus gesloten wordt, overgaat in eene *r*."

Op dezelfde pagina 1126, l. r. v. o. noemt de geachte Schr. het *niet* als een nadeel, dat bij SCHEITHAUER-BALT voor *i* en *ie* slechts *één* teeken is gegeven. Hier is de invloed van den Duitschen SCHEITHAUER op de heeren BALT en PALM zoo overwegend, dat zij hun Nederlandsch geheel in den steek laten. L*ie*b, n*i*cht in het Duitsch dezelfde klank, maar *lief* en *nicht* in 't Nederlandsch niet.

In „Opv. en Onderw.", Afl. Maart 1900, lezen wij hieromtrent: Waarom heeft BALT voor de beide *i*-klanken slechts één teeken? Nu natuurlijk, omdat SCHEITHAUER zelf er maar één heeft, maar hier heeft de vertaler geheel over 't hoofd gezien het principiëele verschil, dat er in dit opzicht bestaat tusschen het Duitsch en onze moedertaal. In het Duitsch *bestaat* slechts één *i*-klank, die wel eens wat korter of wat langer wordt aangehouden, zooals *nicht* en *wieder*, maar die toch altijd klinkt als de *i* in *Piet*. 't Spreekt dus van zelf, dat SCHEITHAUER slechts één teeken voor de *i* bezit, maar in 't Nederlandsch hebben we twee totaal verschillende *i*-klanken, *pit* en *Piet*, lang en kort, die geheel verschillend worden uitgesproken en, wat meer zegt, al naarmate de een of de ander gebruikt wordt, aan een woord een geheel andere beteekenis geven, en voor deze twee totaal verschillende klanken zijn twee verschillende teekens absoluut noodzakelijk, wil men niet herhaaldelijk gevaar loopen van dingen te schrijven, die den lezer in onzekerheid moeten laten omtrent hetgeen bedoeld is, omdat de beteekenis ook niet is op te maken uit den zin. Wanneer ik met het stelsel van SCHEITHAUER-BALT schrijf: „Ik ga naar de zangvereeniging en breng een nieuw l.d mee" (voor de punt moet het teeken van de *i* gedacht worden), dan is er geen lezer ter wereld in staat mij te zeggen of ik bedoel een nieuw *lid* of *lied*. Wanneer ik schrijf: „Hij z.t in mijn tuin", dan kan niemand zeggen, of ik bedoel, dat iemand in mijn tuin *zit* of *ziet*. Dit is beslist eene tekortkoming van de vertaling (waar 't origineel geen schuld aan heeft), want hoeveel vrijheid de stenograaf ook moge hebben om zijn schrift

te vereenvoudigen, hoeveel overtollige dingen hij ook weg moge laten, hij heeft er angstvallig voor te waken, dat hij nooit iets schrijft, waaraan eene dubbele beteekenis kan gehecht worden. Aan dezen allereersten eisch voldoet dus de vertaling van SCHEITHAUER niet. Hoe staat het in dit opzicht met de *u* van GROOTE, is 't hier misschien al even slim mee gesteld?

Het tegendeel is waar, juist door het kiezen van één teeken voor de *u* heeft GROOTE blijk gegeven met zorg zijn moedertaal te hebben bestudeerd.

Er is n.l. in onze taal geen enkel woord met een korten *u*-klank, dat ook een beteekenis heeft, wanneer men er een lange *u* voor in de plaats stelt; omgekeerd geen enkel woord met een langen *u*-klank, waarin men dezen kan vervangen door een korten, terwijl bovendien nog de *u* zich in dit opzicht van alle andere enkelvoudige klinkers onderscheidt, dat zij door een volgenden medeklinker volstrekt niet altijd kort wordt, bijv. uw, ruw, schuw.

De *u* speelt dus in onze taal een geheel andere rol dan de andere klinkers; daarom onderscheidt hij zich bij GROOTE ook uiterlijk van de andere. Juist hierom wordt het stelsel-GROOTE voor mij nog dagelijks sympathieker, omdat ik hoe langer hoe meer leer inzien, hoe volkomen 't zich aan onze moedertaal „anschmiegt", hoe door en door Nederlandsch het is, en in dit opzicht is er geen quaestie van dat ooit eenige vertaling van welk buitenlandsch stelsel ook er mee zal kunnen concurreeren.

Op blz. 1127, 1ᵉ al. zegt Schr.:

„Als een bewijs hoe logisch het stelsel is, kan dienen, dat „men reeds zonder teekening de klinkers kan omschrijven."

Dit is volstrekt geen bewijs, want elk teeken kan men aangeven ook zonder teekening, dus uit alle stenografische stelsels is het mogelijk de klinkers te omschrijven zonder eenige afbeelding.

Het pleit niet voor een stelsel noch *voor de kennis* van het kortschrift van den geachten schrijver, dat dergelijke bewijzen worden aangehaald om het *logische* duidelijk te maken.

Is het logisch? dat:

ee door verlenging van *e*,
doch *uu* „ „ „ *i*

wordt afgeleid en dat een verlengde *u* niet *uu*, maar *eu* vormt?

In het kortschrift GROOTE beteekent verlenging van het klinkerteeken zonder de hoogte te wijzigen steeds verlenging van de klank en wordt deze onderscheiding nooit voor iets anders gebezigd.

Nog wil ik even wijzen op „de afwijking van het principe van SCHEITHAUER noodzakelijk *door de eigendommelijkheid van onze taal*" (blz. 1132, noot).

De bewerker vond in het Duitsche boekje

o — (*u*) *oe* —

hoe nu *oo*?

Die *oo* is nu volgens den geachten schrijver een eigendommelijkheid van onze taal. Als die klank niet in het Nederlandsch voorkwam, was het veel eenvoudiger geweest, nu werd het machinaal overnemen der Duitsche letters belemmerd. Echter na van SCHEITHAUER te hebben geleerd, dat *g* een zachte *k* is,

daarentegen *g* niets met *ch* gemeen heeft,
s „ „ *z* 1)
f „ „ *v* 2)
doch *f* wel met *w*

en *i* en *ie* niet behoeven te worden onderscheiden, scheen men het toch niet aan te durven de korte en lange *o* klank als *i* en *ie* te beschouwen.

Wat te doen? Een lijn er tusschen en de stenografie voor het Nederlandsch is gereed.

Aardig ook het navertellenvan SCHEITHAUER's principe, blz. 1132, l. r. v. o. (Eisch *c* waaraan een goed stenografisch stelsel behoort te voldoen) dat ombuiging van den spitsen voet naar rechts het teeken niet een geheel andere beteekenis mag geven, blz. 1133, e. r.v. b. (*m* en *d*; *g* en *t*; *s* en *k*).

Dit zijn letters van GROOTE, die zich verstout dezen regel van SCHEITHAUER niet te volgen.

SCHEITHAUER-BALT volgt naar de meening van den geachten schrijver dezen regel echter wel.

g of *k*, *n* of *m*, *f* of *w*

geven *„niet een geheel andere beteekenis?"*

Gelooft hij dat werkelijk, gelooven de heeren BALT en PALM werkelijk dat de beteekenis niet geheel anders wordt als

g in p. v. *k*
n „ „ „ *m*
f „ „ „ *w* gelezen wordt?

Geef mij de *g*om eens aan,
bedoeld wordt:
Geef mij de *k*om eens aan.
De *n*ijd bedierf zijn gelukkig huwelijk,
bedoeld wordt:
De *m*eid bedierf zijn gelukkig huwelijk.

Wordt aan deze zinnen niet een geheel andere beteekenis gegeven?

Deze Nederlanders, de heeren BALT EN PALM, kennen de *g* als zij de *k* kennen (blz. 4, Sten. aan boord), immers SCHEITHAUER spreekt *g*anz *g*ut, dus *g* als zachte *k* en het is voor een Nederlander immers duidelijk dat *g* niet bij *ch* behoort doch dichter staat bij *k*.

Zoo worden in Nederland de beginselen van een vreemde

1) Omdat in het Duitsch *z* als *ts* klinkt.

2) Omdat in het Duitsche boekje voor *v* geen teeken gegeven was en *schw* in het Nederlandsch niet voorkomt, dus dit teeken voor *v* gebezigd kon worden en nu ook alle medeklinkers konden worden nageschreven (behalve *v* en *j*).

stenografie vermeld als *eischen*, waaraan elk kortschrift moet voldoen.

SCHEITHAUER's discipelen, de heeren BALT en PALM, verkondigen deze leer en schijnen niet in te zien, hoe zij daardoor blijk geven de Grundsätze zelf of de Nederl. taal niet te begrijpen.

Door dit gemis aan taalgevoel merkt Schr. het verschil niet op, dat er bestaat tusschen de *ver*taling van een *Duitsch* stelsel en het voor de *Nederlandsche* taal *gedachte* alfabetisch kortschrift, ziet hij niet, hoe hier met het Nederl. taaleigen is rekening gehouden en dus o. a. *f* bij *v*, *s* bij *z*, *g* bij *ch* wordt gebracht, zoo zelfs, dat slechts één teeken voor die beide letters wordt gegeven, *i* en *ie* daarentegen verschillend worden vermeld, terwijl *g* niet bij *k*, *f* niet bij *w* wordt ingedeeld enz., zoodat onnoodige onderscheidingen niet, doch noodige *wel* worden aangegeven en het aantal te bezigen teekens geringer kan zijn.

Terwijl de heer PALM, beoefenaar en voorstander van het SCHEITHAUER-BALT-stelsel, van dit verschil *niets schijnt* te hebben opgemerkt, zegt de heer DE VRIES hiervan: „Opv. en Onderwijs", Maart 1900:

„Zooals ik hierboven reeds zeide kom ik dagelijks meer tot „de overtuiging, dat het stelsel GROOTE voortreffelijk is, en dat „wanneer ooit een stelsel zal voldoen aan hoogere eischen, als „het ware zal *samengroeien met onze taal*, [1]) het oorspronkelijk „moet zijn en gemaakt moet worden door een geboren Neder-„lander en dan nog wel door iemand, die zijn moedertaal zeer „grondig en in het bijzonder met het oog op de Stenografie „bestudeerd heeft."

Amersfoort, 28 Maart 1900. GROOTE,

1e Luit.-adj. der Infanterie.

STENOGRAFIE AAN BOORD. [2])

In het vorige nummer van dit Tijdschrift doet de heer DE VRIES mij de eer aan, in nader debat te willen treden, naar aanleiding van het Naschrift op mijn opstel „Stenografie aan boord" in de laatste aflevering van den verloopen jaargang.

Daar ik blijkens eene opmerking van de Redactie nog een omvangrijk stuk van den heer GROOTE over hetzelfde onderwerp te gemoet mag zien, acht ik het — ook met het oog op de plaatsruimte in dit blad — gewenscht om in eene volgende

1) Ik cursiveer.
2) In verband met bovenstaande meent de Redactie de polemiek over voor- en nadeelen der verschillende stenografische stelsels te moeten sluiten.

aflevering voor een antwoord op beide stukken te gelijk eenige aandacht te vragen. Wellicht zal het zelfs wenschelijker blijken dit, buiten het Marineblad om, in brochurevorm te doen.

Thans slechts eene enkele opmerking.

De heer DE VRIES zegt o. a.: „Ik vat dan ook het bovenstaande slechts op als een soort van programma, dat de heer PALM voorloopig al vast bekend heeft gemaakt om ons te laten zien *wat* hij in een volgend artikel van plan is onweêrlegbaar te bewijzen;" en eenige regels verder: „Met belangstelling zie ik nu een artikel te gemoet, waarin wordt aangetoond, dat mijne stellingen, met de bewijzen en al, verkeerd zijn."

Wanneer wij van deze zinsneden het ironisch element, dat naar mijne bescheiden uitgebrachte meening in de overbodige herhaling van dezelfde bedoeling verscholen ligt, elimineeren, dan heeft de heer DE VRIES groot gelijk.

Ik had inderdaad dat voornemen en dit ook aan den heer GROOTE meêgedeeld. Waarom deze gemeend heeft den heer DE VRIES hiervan — en van de straks te noemen reden van uitstel — onkundig te moeten laten, is mij onbekend.

In een effectieven strijd zou men het een belangrijke taktische fout noemen, indien de opperbevelhebber voor zijne bondgenooten, hem bekende bewegingen der tegenpartij geheim hield.

Ik ben nu, tengevolge van dit.... verzuim, zeer tegen mijn zin gedwongen om publiciteit te geven aan iets, wat daarvoor wellicht minder bestemd was. On l'a voulu!

Aan den heer C. DE BOER JR. te Helder had ik verzocht de uitgave op zich te willen nemen van een brochure, waarin ik mijne bewering meer uitgebreid en dus duidelijker kon staven, dan mij in een vaktijdschrift als het „Marineblad" mogelijk zou zijn.

Op dringend verzoek van den heer GROOTE zelve, om met de uitgave van dit vlugschrift te wachten tot nà zijne lezing in „Krijgswetenschappen", op 25 April j.l., heb ik den heer DE BOER verzocht, *niettegenstaande reeds met het zetwerk een aanvang was gemaakt*, de uitgave voorloopig uit te stellen; aan welk verlangen door den heer DE BOER op belangelooze wijze is voldaan.

Alleen om *die* reden blijft mijn bewijs achterwege, tot ik het verslag der lezing zal hebben ontvangen. In hoeverre het daarnà nog noodig zal zijn om bewijzen te leveren, is echter de vraag. Ik zou dat thans niet meer kunnen doen zonder den schijn van plagiaat op mij te laden. Minstens drie malen is reeds in publieke geschriften bewezen, dat het stelsel GROOTE niet te redden is.

„En", schrijft de heer DE VRIES, „moeten wij dit alles nu zoo maar gelooven?" (n.l. mijne beweringen in n°. 8).

Neen, zeker niet! men moet onderzoeken. Daarom geef ik belangstellenden in overweging, om na kennisname van de „*bewijzen*" des heeren DE VRIES in het „Tijdschrift voor Onderwijs en Opvoeding", ook eens na te gaan, wat ter bestrijding

daarvan geschreven is in dat zelfde tijdschrift, door den heer J. C. W. ISING, leeraar R. H. B. S. te Venlo; voorts om eens te lezen de brochure van den heer W. E. ASBEEK BRUSSE, 1e Luit. Infᵗ. O.-I. L. (ERVEN LOOSJES, Haarlem), getiteld: „Kennis der Stenografie een eisch des tijds", gevolgd door: „Welk stelsel is op het oogenblik het beste?" Ook beveel ik zeer aan: de „Militaire Spectator" nº. 4, April 1900, waarin een interessant opstel voorkomt van de hand des heeren M. A. PONT, Luit.-kwartiermeester, onder den titel van: „Stenografie in het Leger".

Wat aangaat de kwestie der oorspronkelijkheid van het stelsel GROOTE, ik heb die reeds met den heer GROOTE zelve behandeld in eene tamelijk uitgebreide briefwisseling.

Zulke dikke woorden als „plagiator" en „chauvinist", zal men in mijn opstel evenwel te vergeefs zoeken.

5 Juni 1900. PALM.

EEN OPMERKING.

Vele lezers van de laatste aflevering van het Marineblad hebben misschien niet geheel kunnen instemmen met de klacht van den heer L. L. F. DE GREVE, getiteld „aftuigen", al vindt men deze zoo gemakkelijke en soms zoo lichtvaardige wijze van critiek uitoefenen ook verkeerd.

Wanneer het aanhooren van ongunstige beschouwingen over marinezaken en het materieel „tallooze ontwikkelde menschen" in den lande er toe heeft gebracht zich „een vastgeroest onjuist beeld" te vormen over die aangelegenheden, die slechts na behoorlijke studie te beoordeelen zijn, dan geloof ik de ontwikkeling van die menschen niet bijzonder hoog te kunnen stellen. Voor sommigen moge de marine slechts zijn een belastingpenningen verslindend spook, dat aan de hand van den Minister zijn hongerige maag aan de schatkist vult tot schrik der goede burgers; het oordeel van zulke eenzijdigen is niet van veel belang. Maar een ontwikkeld man, leek in marinezaken, zal door eigen onderzoek of door zijn ervaring op ander gebied wel moeten veronderstellen, dat op de marine en haar materieël een en ander is aan te merken. Wanneer hij de onthullingen van een aftuigend zeeofficier heeft aangehoord, behoeft hij nog niet slecht of onjuist over de marine te denken; waar slechts schaduw werd getoond, kon toch de overtuiging, dat er ook licht is, onverzwakt blijven; daargelaten de waarde die de gehoorde beschouwingen hebben. Misschien zal hij trachten zijn kennis op dit voor hem minder bekende gebied te vermeerderen en dan spoedig gewaar worden, dat er veel goeds te constateeren valt. Ontbreekt hem daarvoor tijd en gelegenheid, dan zal hij niet zoo ver gaan te denken, reeds een oordeel over de marine te mogen uitspreken.

Zeker is het te betreuren, dat het vele goede van onze marine niet meer gewaardeerd en aan leeken verkondigd wordt; het is eigen aan ons Hollanders, ons land achter te stellen bij den vreemde, totdat de ondervinding leert, hoe onrechtvaardig dat dikwijls is.

Meer invloed op de publieke opinie dan het aftuigen, hebben waarschijnlijk de dagblad- en tijdschriftartikelen, die soms tegenovergestelde meeningen van deskundigen bevatten, en bij velen twijfel doen ontstaan. Het is oprecht te wenschen dat de waarheid nabij is, die uit dezen „choc des opinions" zal te voorschijn komen en algemeen een besliste overtuiging ontstaat, hoe het best ons land en de koloniën met de vloot te verdedigen, met de middelen, die beschikbaar zijn.

Moge gezonde critiek daartoe medewerken en als een heilzaam middel wonde plekken genezen!

Het is een gelukkig verschijnsel, dat meer en meer erkend wordt, welke beteekenis een goede vloot voor ons land heeft en het behoud van Indië daarvan grootendeels afhangt. De oorlog in Zuid-Afrika leert beter dan lange vertoogen het gevaar kennen, dat ook ons kan bedreigen. Moge het vertrouwen in de vloot dan ook versterkt worden en zij, die dit vermogen, hunne krachten geven om wanneer huns inziens de goede weg thans ingeslagen is, die overtuiging te verdedigen, — zonder doof te zijn voor de critiek.

Laat men ook onjuiste beschouwingen en artikelen uit onzuivere bron in Indische couranten krachtig weerleggen en niet doodzwijgen; soms komt het voor, dat ze zonder commentaar overgenomen worden en de publieke opinie misleiden. Wat het aftuigen aan de kletstafel betreft — wie zou dien gezelligen kring van dat genoegen en van een groot deel der conversatie willen berooven?

W. C. VAN PANHUYS.

TENUE IN DE TROPEN.

Zooals reeds meermalen werd opgemerkt, verkeert de Marine nog altijd in het onzekere, wat er beslist zal worden omtrent de voorgestelde tenueveranderingen en vreest men, dat ook ditmaal evenals in '87, de zoo lang verbeide „witte uniformjas" bij de Nederlandsche zeemacht tot de vrome wenschen zal blijven behooren.

Evenals in '87 werd nu twee jaar geleden van Hoogerhand het advies van het officierskorps ingewonnen en de vraag rijst, hoe het boven beweerde verlangen der zeeofficieren te rijmen is met de blijkens de daarop genomen beslissing niet in alle opzichten gunstige rapporten dienaangaande. Onderstaande regelen kunnen mogelijk eenige opheldering geven.

Schrijver dezes diende in '87 op een onzer groote schepen in Oost-Indië. De kapitein ter zee, commandant van dit schip, moest over de wenschelijkheid van de invoering der witte uniformjas rapporteeren en vroeg, bij monde van den eersten officier, het gevoelen der officieren, hun de vraag voorleggende, of een serge korte jas van het tegenwoordige model dan wel een witte jas van *hetzelfde model* verkozen werd.

Eenstemmig werd toen de serge jas verkozen op grond van de navolgende overwegingen:

1°. Wanneer men het *overhemd* wenscht te behouden, vervalt, althans onder een tent, het voordeel van een gestreken witte jas boven een blauwe van dun serge. (Zonder het overhemd krijgt men n.l. een voldoende luchtcirculatie tusschen jas en flanel, welke door het overhemd belemmerd wordt).

2°. Behalve het zeer groote aantal overhemden, zouden de zeeofficieren voortaan tevens een zeer groot aantal witte jassen noodig hebben om behoorlijk voor den dag te komen. Zoowel de onkosten der Indische uitrusting als die voor wasch- en strijkloon zouden belangrijk stijgen, zonder dat een evenredig voordeel werd verkregen.

Blijkbaar luidden over het algemeen de rapporten in denzelfden zin; de korte jas werd ingevoerd en daarmee de zeer oneigenlijke toestand, dat schier op elk oorlogsschip toegestaan werd om buiten dienst in lustre of witte jassen te loopen als tegemoetkoming aan ondoelmatige uniformkleeding, bestendigd. 1)

De eenige oorlogsschepen in Indië, waar reeds sedert jaren van uniform in den zin van „eenheid in kleeding" sprake is, zijn de opnemingsvaartuigen, waar alle officieren de gesloten witte jas over flanel of z.g. „singlet" dragen en waar onder een brandende zon met levenslust en opgewektheid gewerkt wordt, waar men zich over het algemeen gezond en krachtig gevoelt.

Een flinke beweging in de open lucht, zoo heilzaam in de tropen tot het onderhouden van de noodige energie, is dan ook op den duur ondoenlijk in een ander tenue.

Tot heden heeft men, vermoedelijk uit een gevoel voor etiquette, het traditioneele overhemd niet willen loslaten en moet hierin de voorname reden gezocht worden, waarom de witte jas nog niet is ingevoerd. Hoewel ten volle erkennende, dat ieder, die het wèl meent met de belangen van den dienst en met die van het officierskorps zelve, verplicht is hooge eischen te stellen aan vormen en etiquette, zoo meen ik in alle bescheidenheid, dat er toch gegronde redenen zijn om met de onderhavige conventie te breken.

De gesloten witte jas van het model, zooals dat bij de Engelsche Marine uitstekend heeft voldaan, met eenvoudig losse distinctieven op de schouders, zou een niet genoeg te waardeeren voorrecht zijn; een serge jas van hetzelfde eenvoudige

1) Op de groote schepen wel is waar niet aan dek, maar dan toch wel in de kuil en ten allen tijde in den longroom.

model (die natuurlijk wel over het overhemd wordt gedragen) zou kunnen dienen om de witte jas bij regen of op de nachtwachten (als gezondheidsmaatregel) te vervangen, terwijl deze dan tevens gebruikt zou kunnen worden, als men lang in zee is.

Voorts mag het naar mijn gevoelen in het belang van den dienst genoemd worden, dat men zich rekenschap trachte te geven van de eischen, waaraan een militair hoofddeksel in de tropen dient te voldoen.

Ook buiten de koloniën, ten gebruike op schepen in de vaart of in sloepen, zou voor de vervanging van de korte jas door eene van het bovenbedoelde model, dat geen aanspraak kan maken op den naam van een voor *alle diensten* geschikt kleedingsstuk, veel te zeggen zijn. De tegenwoordige korte jas heeft de gewone uniformjas reeds zoozeer verdrongen, dat officieren in sedentaire betrekkingen meermalen in maanden geen uniformjas dragen; — het gevolg hiervan is, dat de zoogenaamde jas A, voor geen andere diensten af te dragen, veel langer dan voorheen als zoodanig gehandhaafd wordt en er aanleiding bestaat tot het vermoeden, dat ze mettertijd den weg van het groot tenue zal opgaan, waaraan men over het algemeen geen hooge eischen stelt.

Waar nu de *vormende* invloed van tenue en kleeding moeielijk te miskennen valt, schijnt het niet raadzaam om van een net, behoorlijk kleedingsstuk, dat immer voldeed, zonder afdoende redenen tot een weinig gekleed tenue over te gaan.

R.

TRAITÉ DE NOMOGRAPHIE.

Théorie des Abaques. Applications pratiques. Par Maurice d'Ocagne, Ingenieur des Ponts et Chaussées, Professeur à l'Ecole des Ponts et Chaussées, Répétiteur à l'Ecole Polytechnique. Paris. Gauthier-Villars, 1899, in 8o, 467 blz., 177 figuren.

INLEIDING.

In het laatst van de vorige eeuw verzamelde Monge meetkundige constructies, bracht deze onder algemeene gezichtspunten, en deed daardoor een nieuwen tak van wetenschap ontstaan: *de beschrijvende meetkunde.*

In de tweede helft van deze eeuw verzamelde Cullmann eveneens meetkundige constructies van andere soort, bracht ze ook onder algemeene gezichtspunten, en schiep daardoor een anderen tak van wetenschap: *de graphostatica.*

In het laatst van deze eeuw (sedert 1889) verzamelde de heer D'OCAGNE meetkundige teekeningen van een bijzondere soort, bracht ze eveneens onder algemeene gezichtspunten, en gaf weder het leven aan een tak van wetenschap: *de nomographie.*

Reeds in 1891 gaf hij zijn theorie in het licht, in een boekje van 96 blz., 38 figuren en 7 platen, en blijkbaar zag men in Frankrijk en België (waar het boekje uit den aard der zaak het meest gelezen werd), onmiddellijk het groote nut er van voor de techniek en daarmede verwante wetenschappen, want de tweede druk (1899) die nu besproken zal worden, is bijna *vijfmaal* grooter dan de andere en bevat bijna *viermaal* meer figuren [1]), doordien een aantal toepassingen zijn besproken of vermeld, die meerendeels door Fransche (en Belgische) ingenieurs en militairen werden uitgedacht na het verschijnen van het eerste boekje.

De drie genoemde takken van wetenschap, die in den tijd van 100 jaar optraden, staan met elkander in zooverre in verband, dat ze bestudeerd en toegepast moeten worden met behulp van teekeninstrumenten, en alle drie vooral voor den ingenieur van groot belang zijn.

Terwijl de beschrijvende meetkunde zich in hoofdzaak met zuiver meetkundige onderwerpen bezig houdt, is de graphostatica een op zichzelf staand onderdeel van het *grafisch rekenen* waarbij algebraïsche of rekenkundige bewerkingen vervangen worden door meetkundige constructies, en dus elk bijzonder geval een afzonderlijke teekening vereischt, en *geeft de nomographie methoden aan om een formule met 2 of meer veranderlijke grootheden zoodanig in beeld te brengen, dat men onmiddellijk de waarde van een der veranderlijken op de teekening kan aflezen, wanneer de waarden van de overige veranderlijken gegeven zijn.*

Men behoeft dus slechts eens voor altijd een formule in teekening te brengen om door een eenvoudige aflezing in elk bijzonder geval de waarde van een grootheid te vinden, welke men anders eerst door een meer of minder samengestelde berekening, en soms niet zonder kunstgrepen of benaderingen, zou kunnen verkrijgen.

De eerste druk van het werk werd in het „Tijdschrift van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs" besproken door Prof. F. J. v. D. BERG. [2])

Deze vertaalde den naam „Abaque" [3]), door den heer O. aan zijn teekeningen gegeven, door „Rekenplaat", (welke naam werd opgenomen in het door het Wiskundig Genootschap:

---

1) De 7 platen van den 1en druk zijn in den 2en druk onder de figuren opgenomen.

2) Na het overlijden van dezen, legde Prof. Dr. J. KORTEWEG de laatste hand aan die bespreking.

3) Deze naam beteekent oorspronkelijk »dambord".

„Een onvermoeide arbeid komt alles te boven" uitgegeven werk: „Grondslag van een Bibliographisch Repertitorium der Wiskundige wetenschappen", onder de klasse X 3), doch gaf voor het woord „Nomographie" den minder welluidenden naam „Wetsafteekening" of „Wetsteekenkunst", daarmede de bedoeling van het woord weergevende: grafische voorstelling van een wiskundige wet (grieksch: nomos), dat is dus van een formule. Totdat een andere vertaling gevonden worde, die aangenamer klinkt dan de gegevene, kan het woord nomographie zonder bezwaar aanvaard worden.

Hoewel reeds vóór 1842 enkele rekenplaten werden aangetroffen in verschillende technische werken, werd in dat jaar een belangrijke stoot aan het gebruik er van gegeven, doordien de aanleg der spoorwegen in Frankrijk berekeningen noodig maakte voor te verplaatsen aardmassa's, en de ingenieur LALANNE op het denkbeeld kwam, deze berekeningen te vermijden door de toepassing van rekenplaten. Daarbij werd een vervorming van de vroeger gebruikte rekenplaten toegepast, die een belangrijke vereenvoudiging gaf, en die ook in een aantal andere gevallen kan worden aangewend.

Belangrijke bijdragen werden geleverd in 1884 door den heer MASSAU, die de meest algemeene wijze van vervorming van rekenplaten aangaf (zoodat een bepaalde formule op de meest eenvoudige wijze in teekening kan worden gebracht), en in 1886 door den ingenieur LALLEMAND, die een bijzondere soort van vervorming uitdacht, waardoor zeshoekige (hexagonale) rekenplaten verkregen werden.

De heer O. zelve, die in 1884 zijn eerste studie in het licht gaf, paste daarin het in de meetkunde gebruikte begrip der *dualiteit* toe, om een rekenplaat waarop drie bundels rechte of kromme lijnen voorkomen te vervangen door een andere, waarop slechts drie rechten of krommen behoeven te worden geteekend.

Na het verschijnen van het eerste boekje gaf de heer GOEDSEELS een uitbreiding aan genoemde toepassing, en de heer MEHMKE een bijzondere soort van rekenplaten (logarithmische beelden).

De reeds vermelde toepassingen door Franschen (en Belgen) zijn bijna uitsluitend ontleend aan de practijk van den civielingenieur en aan de krijgswetenschappen.

Eenige behandelen formules uit de wiskunde en natuurkunde, terwijl slechts een enkele betrekking heeft op het gebied van de werktuigkunde of van scheepsbouw of op dat van de scheepvaart.

Dit werpt een eigenaardig licht op den toestand in Frankrijk, doch laat tevens een uitgebreid veld van toepassingen over voor de minder bedachte vakken van wetenschap.

In het nu volgende overzicht van het werk is hoofdstuk voor hoofdstuk besproken, terwijl ook de nummers der paragrafen zijn behouden, met het doel het naslaan te vergemakke-

lijken voor den lezer, die van een of ander meer wenscht te weten dan in dit opstel kon worden opgenomen.

Slechts een enkele maal is — waar dit de duidelijkheid kon bevorderen — de inhoud van een paragraaf gedeeltelijk bij de volgende gevoegd.

Het spreekt vanzelf, dat alleen de hoofdzaken vermeld worden, en bewijzen achterwege bleven. [1]

HOOFDSTUK I.

I. Vergelijkingen met twee onbekenden.

1. De meest eenvoudige voorstelling van een functie met één veranderlijke, is de *schaal*.

Als $f(\alpha)$ een functie is van α, die voor elke waarde van α slechts één bepaalde waarde heeft, dan kan men op een lijn (as) OX van af den oorsprong O stukken afzetten, evenredig met $f(\alpha_1)$, $f(\alpha_2)$, $f(\alpha_3)$ enz., en bij de eindpunten de overeenkomstige waarden α_1, α_2, α_3 schrijven.

De lijn met de deelpunten wordt dan de *schaal* van de functie $f(\alpha)$ genoemd, en als de afstand van O tot het punt α_n gelijk is aan $l \times f(\alpha_n)$, dan heet l de *modulus van de schaal*.

Als voorbeeld diene de verdeeling op een gewone rekenliniaal.

Zulk een schaal zal begrensd worden door twee bijzondere waarden a en b van de veranderlijke α. Uitgaande van de kleinste waarde a kan men de schaal teekenen zonder behulp van den oorsprong O, door op te merken, dat de afstand van de punten a en α_n gelijk zal zijn aan $l\,[f(\alpha_n) - f(a)]$.

De afstand L van de punten a en b is de *lengte van de schaal*; a en b zijn de *eindpunten*. Wanneer men bij het teekenen van een schaal de veranderlijke α regelmatig laat toenemen met 1, 2, 5 10... eenheden (schaalwaarden), ontleend aan het decimale stelsel, dan verkrijgt men een *normale* schaal, en deze wordt het meest aangetroffen.

Een dergelijke schaal heeft het voordeel, dat niet bij elk deelpunt de waarde van α behoeft geschreven te worden, doch dat men deze bij slechts enkele punten behoeft te stellen, omdat men de andere op het oog kan aflezen, op dergelijke wijze als op een dubbelen decimeter slechts cijfers geplaatst zijn bij de centimetersreepen en niet bij de millimeters.

Als de functie $f(\alpha)$ tot een bepaalde waarde van α aangroeit, en daarna afneemt, is het wenschelijk de afnemende waarden op een andere as af te zetten, die evenwijdig aan de eerste kan getrokken worden.

---

1) Slechts op eenige plaatsen werd een bewijs aangegeven, dat aan schrijver korter of duidelijker voorkwam dan het overeenkomstige in het boek.

Bij de keuze van de schaalwaarde moet er voor gezorgd worden, dat de meest nabij elkander gelegen punten van een schaal een afstand bezitten, die niet veel verschilt van een door de ervaring bepaalden afstand, welke laatste *de minimum tusschenruimte* genoemd zal worden.

Een schaal behoeft niet noodzakelijk rechtlijnig te zijn, daar men de waarden van $f(\alpha)$ ook kan afmeten langs een kromme lijn, zooals bijv. gedaan is bij de rekenschijf, zijnde een rekenliniaal, waarbij de verdeelingen zijn aangebracht aan den omtrek van een cirkel, en aan den omtrek van een evengroote cirkelvormige opening van een plaat, waarin de eerste cirkel kan rondgedraaid worden.

Daar men ook bij het gebruik van een kromme lijn steeds met één afmeting te doen heeft, is een schaal altijd *lineair*. In de meeste gevallen zal men ze gemakshalve *rechtlijnig* nemen.

Het is duidelijk, dat men den afstand tusschen de 2 meest nabij elkander gelegen punten wel iets *kleiner* kan nemen dan het minimum, wanneer dit zoo uitkomt met de eenmaal aangenomen schaalwaarde, en deze voor het overige deel der schaal gunstig gekozen is. En ook dat men voor verschillende gedeelten der schaal verschillende schaalwaarden kan nemen, zooals bijv. op de gewone rekenliniaal het geval is.

Wil men aan de schaal ongeveer een lengte L_0 mM. geven, dan kan men den te kiezen modulus l vinden door de absolute waarde van $f(a)-f(b)$ te deelen op L_0.

De verkregen waarde rondt men af tot het naastbij gelegen getal, waarmede men gemakkelijk vermenigvuldigingen kan uitvoeren. Daarmede kan men dan de werkelijke lengte L van de schaal bepalen.

Is i de schaalwaarde en m de minimum tusschenruimte, dan moet dus voor de 2 dichtst bij elkander gelegen punten:

$l \times$ de absolute waarde van $f(\alpha) - f(\alpha - i)$ ongeveer $= m$ zijn, en men kan hieruit i bepalen door beproeven (wat in den regel het eenvoudigst zal zijn), of, als de functie zich daartoe leent, door algebraïsche berekening of benadering.

Een voorbeeld is uitgewerkt.

3. Om een schaal te teekenen kan men gebruik maken van de kromme lijn, waarvan $x = lf(y)$ de vergelijking is op een stelsel van 2 assen, wanneer deze kromme gemakkelijk te construeeren is. Immers als men op de abscissenas (Y) stukken afzet, gelijk aan de achtereenvolgende waarden van α, dan geven de bijbehoorende ordinaten de lengten, die men op de schaal moet afzetten. [1])

Het meest eenvoudige geval zou zijn als de kromme lijn een cirkel is, doch ook in andere gevallen kan het construeeren van

1) Men kan de schaal dan ook beschouwen als te zijn ontstaan door de samendrukking van de teekening op 2 assen in een richting evenwijdig aan de abscissenas.

de kromme lijn het teekenen van de schaal bespoedigen. Want men kan van de kromme zulke punten bepalen, waarvoor de berekening het eenvoudigst is, en behoeft eerst na het trekken van de lijn door die punten de gewenschte punten op de abscissenas af te zetten.

De bepaling van de schaalwaarde geschiedt dan zeer gemakkelijk.

Wanneer empirisch een grafische voorstelling is verkregen van een of andere veranderlijke grootheid, dan kan daarvan op de aangegeven wijze een schaal worden vervaardigd, zonder dat men de analytische vergelijking van de kromme lijn behoeft te kennen.

4. Wanneer men op een schaal een punt neemt, tusschen twee deelstrepen gelegen, dan kan men de daarbij behoorende waarde van α *schatten* door *interpolatie op het gezicht*, waarbij de graad van juistheid afhangt van de geoefendheid van den lezer.

De ervaring leert, dat een eenigszins geoefend lezer kan schatten tot op $^1/_{10}$ van de schaalwaarde, als de afstand van 2 deelstrepen ongeveer 1 mM. is, terwijl men bij een afstand van $^1/_2$ mM. tot op niet veel meer dan $^1/_5$ benadert. Het heeft dus geen voordeel afstanden kleiner te nemen dan 1 mM.

Waarschijnlijk is de graad van benadering ten naastenbij even groot voor verschillende afstanden grooter dan ongeveer 1 mM., terwijl ze zeer snel afneemt voor kleinere afstanden.

„Il y aurait sur ce point particulier à faire une étude, qui relève de la Physiologie."

De in de practijk toegepaste schalen geven bij de gebruikelijke afmetingen gewoonlijk slechts 3 cijfers (een enkele maal 4), waarvan het laatste door interpolatie op het gezicht bepaald wordt. (Dubbele decimeter en gewone rekenliniaal). In den regel is dit aantal cijfers voldoende.

5. De meest voorkomende schalen zijn:

1°. de regelmatige;
2°. de logarithmische;
3°. de segmentenschaal.

Zij zijn zeer eenvoudig te teekenen, de eerste altijd, en de beide andere als men gebruik maakt van tafels, wanneer deze voor het beoogde doel mochten beschikbaar zijn.

Bij de regelmatige schaal is $f(\alpha) = \alpha$, zooals bij den dubbelen decimeter. De afstand van 2 opeenvolgende deelpunten is tegelijkertijd de modulus. De logarithmische schaal, welke voorkomt op de gewone rekenliniaal, geeft de waarden van log. α. Een modulus 125 mM. geeft daarbij een zeer bruikbare verdeeling.

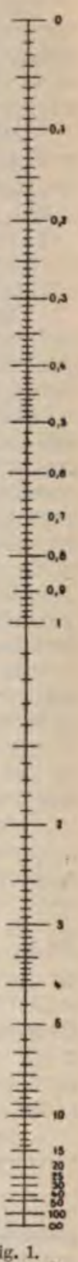


Fig. 1.
(Fig. 5 van O).

De segmentenschaal geeft de waarden van $\frac{2\alpha}{\alpha + 1}$. De afstanden van het punt α tot de punten $\alpha = 0$, en $\alpha = \infty$, hebben de verhouding α, [1]) zoodat het bij een deelpunt geschreven getal de verhouding aangeeft van de *segmenten*, waarin dat punt de schaal verdeelt. Zie fig. 1.

6. Als men een schaal bezit van $f(\alpha)$, dan kan men gemakkelijk een schaal vervaardigen van de functie, die ontstaat als α vervangen wordt door een functie van α, dus b.v. van

$$f(p\alpha + q).$$

De nieuwe schaal kan men dan de *afgeleide* noemen van de eerste, en deze eerste de *standaardschaal*.

De 3 besproken schalen zullen dus genoemd kunnen worden: de regelmatige standaard, de logarithmische standaard, de segmentenstandaard.

Onderstel dat men de schaal wenscht voor $f(p\alpha + q)$, dan legt men den standaard langs de nieuw te teekenen schaal, en zet de waarde α bij het deelpunt, dat overeenkomt met het punt $p\alpha + q$ op de standaardschaal.

7. Van een gegeven schaal kan men verschillende andere afleiden door toepassing van de bekende meetkundige transformaties. De eenvoudigste van deze is de homografische transformatie. Als op een lijn (gemakshalve als rechte lijn gedacht) een schaal is geteekend, en men verbindt de deelpunten met een punt buiten die lijn (het middelpunt van homografie genoemd), dan zullen de verbindingslijnen op een andere (ook rechte) lijn een reeks punten bepalen, die een schaal vormen, welke men zegt een homografische transformatie te zijn van de eerste schaal.

Wanneer de 1^e schaal een regelmatige is en de 2^e schaal snijdt de 1^e dan zijn de deelpunten op de 2^e schaal niet meer regelmatig verdeeld, en door berekening toont men aan, dat de 2^e schaal de waarde aangeeft van $\frac{m\alpha + n}{p\alpha + q}$, waarbij m, n, p, en q constanten zijn, die afhangen van de ligging van de beide schalen en het middelpunt van homografie ten opzichte van elkander.

Men kan daaruit door algebraïsche berekening afleiden, dat de 2^e schaal te beschouwen is als een afgeleide van een segmentenschaal. [2])

---

1) Immers $\alpha = 0$, geeft $f(\alpha) = 0$, en $\alpha = \infty$ geeft $f(\alpha) = 2$,

dus
$$\frac{f(\alpha)}{2 - f(\alpha)} = \frac{\frac{2\alpha}{\alpha + 1}}{\frac{2}{\alpha + 1}} = \alpha.$$

2) Zeer eenvoudig is dit meetkundig aan te toonen. Zij

8. In het voorgaande is steeds ondersteld, dat de schaal geteekend was voor een standvastige schaalwaarde van de veranderlijke, zoodat met uitzondering van de regelmatige schaal, de deelstrepen niet regelmatig verspreid zullen liggen. Men kan echter zeer goed een schaal teekenen met regelmatige verdeelingen, mits men de veranderlijke niet regelmatig laat toenemen. Bij elk deelpunt moet men dan de waarde van α berekenen uit $f(\alpha)$, (dus juist het omgekeerde van vroeger), en mag in geen geval een deelpunt zonder nummering laten, zooals bij de andere schalen kan geschieden.

Een dergelijke *schaal met gelijke verdeelingen* zal dus bij de vervaardiging meer berekeningen eischen, terwijl de interpolatie moeielijker is dan bij andere schalen.

II. Vergelijkingen met 2 onbekenden.

9. Wanneer de vergelijking $\alpha_2 = f_1(\alpha_1)$ gegeven is, dan kan men twee schalen $x = l\alpha_2$ en $x = lf_1(\alpha_1)$ teekenen op dezelfde as en met denzelfden oorsprong.

Naast een gegeven waarde van α_1 vindt men dan onmiddellijk de overeenkomstige waarde van α_2.

Als a_1 en b_1 de grenswaarden zijn van α_1, dan behoeft de schaal voor α_2 niet geteekend te worden buiten de overeenkomstige waarden van α_2.

De verkregen teekening kan *dubbelschaal* genoemd worden.

Toepassingen:

AB de drager van een regelmatige schaal met modulus α, die van uit P geprojecteerd wordt op de lijn AC.

Het nulpunt B_0 van AB en het punt in het oneindige geven de punten A_0 en $A\infty$ op AC.

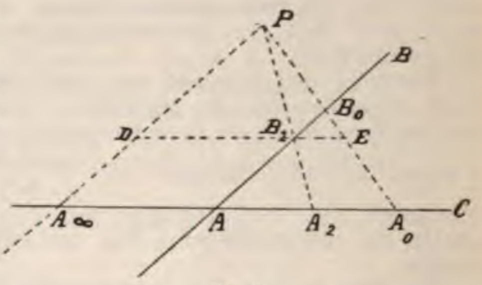


Fig. 2.

Met een deelpunt B_2 komt A_2 overeen en men ziet, als door B_2 een lijn DE // AC wordt getrokken, dat

$$\frac{A_2A_0}{A_2A\infty} = \frac{B_2E}{B_2D} = \frac{AA_0}{B_2D} \times \frac{B_0B_2}{B_0A},$$

en daar AA_0, B_2D, B_0A constante lengten zijn, en B_0B_2 = eenige malen α, dat $\frac{A_2A_0}{A_2A\infty}$ ook = eenige malen α,

zoodat AC de drager is van een segmentenschaal met A_0 en $A\infty$ als eindpunten, en die afgeleid kan worden van een standaardsegmentenschaal van dezelfde lengte.

1°. Een formule uit de waarschijnlijkheidsrekening;
2°. De depressie van den horizon.

10. Lost men de gegeven vergelijking: $\alpha_2 = f_1(\alpha_1)$ op ten opzichte van α_2, dan vindt men

$$\alpha_1 = f_2(\alpha_2),$$

die men de omgekeerde (inverse) van de eerste kan noemen.

Als van de eerste vergelijking een dubbelschaal geteekend is (waarbij voor α_1 de schaalwaarde constant is), dan kan men van de tweede onmiddellijk een dubbelschaal verkrijgen (waarbij α_2 een constante schaalwaarde heeft), door een regelmatige schaalverdeeling te teekenen, en naast het n^e deelstreepje de waarde van α_2 te plaatsen, die overeenkomt met $\alpha_1 = n$; een waarde, die op de eerste dubbelschaal gemeten kan worden.

De schalen voor α_2 op elk der dubbelschalen kan men ook elkanders omgekeerde noemen.

Voorbeeld:

Vereenvoudiging van de rekenplaat in No. 9, 1e.

11. De vergelijking tusschen α_1 en α_2 kan den vorm hebben:

$$f_1(\alpha_1) = f_2(\alpha_2),$$

waaruit men α_1 of α_2 niet kan oplossen, of welke bij oplossing van α_1 of α_2 tot een meer samengestelde functie leidt.

Dan kan men een dubbelschaal teekenen voor

$$x = l\, f_1(\alpha_1), \text{ en } x = l\, f_2(\alpha_2).$$

Toepassing: De vergelijking tg. α_1 = sin. α_2.

Zie fig. 3, waarbij de modulus $l = 0.1$ M. is.

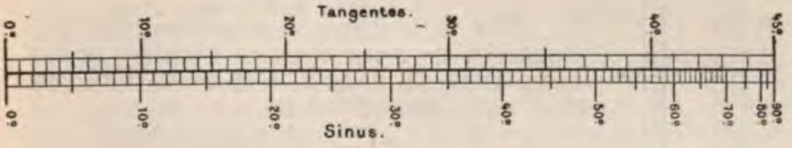


Fig. 3. (Fig. 11 O.)

Was deze vergelijking geschreven:

$$\alpha_1 = \text{bg. tg. } (\sin \alpha_2)$$

dan zou de dubbelschaal meer omslachtige berekening geëischt hebben dan nu.

Men kan zich ook voorstellen dat een vergelijking: $\alpha_1 = f_2(\alpha_2) \ldots . (1)$ gegeven is, doch dat men het wenschelijk vindt deze te schrijven:

$$\varphi_1(\alpha_1) = \varphi_1 \{ f_2(\alpha_2) \},$$

bijvoorbeeld:

$$\log. \alpha_1 = \log. f_2(\alpha_2).$$

Men neemt dan voor α_1 de schaal:

$$x = \varphi_1(\alpha_1), \text{ en voor } \alpha_2 \text{ de schaal}$$

$$x = \varphi_1 \{ f_2(\alpha_2) \} \text{ of } x = \varphi_2(\alpha_2).$$

Van deze laatste schaal kan men de deelpunten door berekening vinden, of wel kan men om algebraïsche berekeningen te vermijden eerst de schaal $x = \varphi_1(\alpha_1)$ teekenen, en naast elke

waarde van $\varkappa_1$, de waarde van $\varkappa_2$ schrijven, die uit (1) volgt.

Toepassing: Berekening van de waarschijnlijke fout bij waterpassing.

In de vergelijkingen: $X = 6.44\,\varkappa \sqrt{2.823 - \log \varkappa}$, . . (1)

$$Y = \frac{665}{\varkappa} \ldots\ldots\ldots \quad (2)$$

geven X en Y de abscis en de ordinaat (in 10^{3} mM.) aan van een punt op een diagram, uitgedrukt in functie van de waarschijnlijke fout $\varkappa$, waarvan een logarithmische schaal gegeven is.

Men schrijft nu (2):

$$\log.\varkappa = \log.665 - \log.Y$$

en kan dan een dubbelschaal teekenen:

$$x = l \log.\varkappa,\quad x = l\,(\log.665 - \log.Y).$$

(Fig. 4 links waarbij $l = 11$ cM.)

Vergelijking (1) zou nu worden:

$$X = 6.44 \times 10^{\frac{x}{l}} \frac{x}{l} \sqrt{2.823 - \frac{x}{l}},$$

waaruit x niet op te lossen is, en men is dus in dit geval genoodzaakt, de waarden van X te berekenen voor een aantal waarden $\varkappa$ en deze berekende waarden naast de schaal voor $\varkappa$ te schrijven (Fig. 4 rechts).

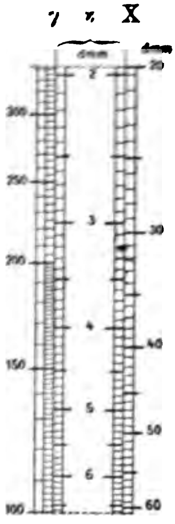


Fig. 4. (Fig. 12 O.)

12. Wanneer gegeven is de vergelijking $F(\varkappa_1, \varkappa_2) = 0$, en men teekent op twee onderling loodrechte assen Ox en Oy de schalen

$$x = l_1 \varkappa_1,\quad y = l_2 \varkappa_2,$$

dan zullen de loodlijnen in overeenkomstige deelpunten op de assen opgericht elkander snijden in een punt, dat gelegen is op de kromme lijn, waarvan de vergelijking is:

$$F\left(\frac{x}{l_1}, \frac{y}{l_2}\right) = 0.$$

Teekent men dus deze kromme lijn, bijvoorbeeld op millimeterpapier, dan heeft men onmiddellijk een rekenplaat voor de vergelijking $F(\varkappa_1, \varkappa_2) = 0$. In 't vervolg zal een dergelijke rekenplaat een cartesische genoemd worden (naar Descartes of Cartesius, den grondlegger van de analytische meetkunde).

Het is duidelijk hoe men bij een gegeven waarde van $\varkappa_1$, de overeenkomstige waarde $\varkappa_2$ kan vinden en omgekeerd.

13. Is de kromme lijn niet op millimeterpapier geteekend, dan zou men voor de aflezing een aantal lijnen moeten trekken loodrecht op elk der assen. Dit kan echter vermeden worden als men gebruik maakt van een *doorzichtige plaat* (glas, hoorn, celluloid, papier, enz.), waarop twee onderling loodrechte lijnen zijn geteekend. Want legt men deze evenwijdig aan de assen, en hun snijpunt op de kromme lijn, dan wijzen zij op de assen

overeenkomstige punten aan. De lijnen zullen *wijzers* en hun snijpunt het *middelpunt van de plaat* genoemd worden. Om zulk een *wijzerplaat* in de juiste richting te plaatsen, kan men op de teekening een aantal lijnen trekken evenwijdig aan *een* der assen op afstanden van bijv. 5 mM., of als de plaat van een harde stof is en de kanten evenwijdig met de wijzers loopen, kan men een der wijzers met een der assen doen samenvallen, en de plaat dan verschuiven langs een liniaal.

14. Onderstel dat bij de genoemde verschuiving de x-as wordt medegenomen, dan behoeft men op de teekening slechts de y-as en de kromme aan te geven, terwijl de x-as op de wijzerplaat als een der wijzers dienst doet. Den anderen wijzer laat men dan voortdurend met de y-as samenvallen. Men heeft dan een *beweegbare* schaal.

15. In het voorgaande werd ondersteld, dat op de coördinaten-assen regelmatige schalen werden uitgezet. Men kan echter, wanneer dit noodig is, zeer goed andere schalen gebruiken, en zal dan een andere kromme lijn verkrijgen. Dus zou men een der schalen zoodanig kunnen veranderen, dat men een rechte in plaats van een kromme lijn verkrijgt. Heeft men bijv. met behulp van regelmatige schalen de kromme lijn O M P (Fig. 5) verkregen, dan kan men deze vervangen door een rechte lijn O P, wanneer men slechts elk punt M van de kromme vervangt door een punt M′ (met dezelfde ordinaat) van de rechte lijn, en dus het overeenkomstige punt A_1 van de regelmatige schaal door het punt A'_1 van de nieuwe schaal.

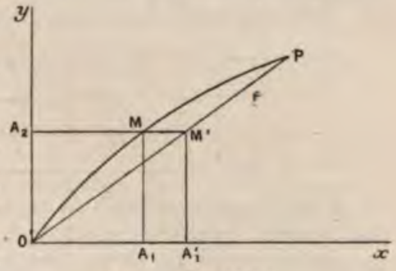


Fig. 5. (Fig. 16 O.)

Een dergelijke verandering zal genoemd worden: *meetkundige vervorming* of *vormverandering*.

Toepassing: Vergelijking $q = p^{\frac{2}{3}}$, voor de berekening van houten vloeren.

En: de in N°. 9 genoemde vergelijking uit de waarschijnlijkheidsrekening.

TWEEDE HOOFDSTUK.

Vergelijkingen met 3 veranderlijken. Rekenplaten met lijnenstelsels.

1. Cartesische rekenplaten. Vormverandering.

16. Om de vergelijking

$$F(\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3) = 0$$

voor te stellen, ligt het meest voor de hand, een der verander

lijken bijv. α_3 constant te nemen, en dan de verkregen vergelijking met twee veranderlijken voor te stellen, zoo als in N°. 12 werd aangegeven, dus door een kromme lijn

$$F\left(\frac{x}{l_1},\ \frac{y}{l_2},\ \alpha_3\right) = 0.$$

(Bij voorkeur neme men *die* onbekende constant, welke gewoonlijk berekend moet worden in functie van de beide andere, wat zonder bezwaar geschieden kan, omdat de meeste formules uit de practijk bijna altijd dienen om eenzelfde onbekende te berekenen. Want de beide andere veranderlijken zijn dan in elk bijzonder geval bekende grootheden, waarvan de waarden bepaalde grenzen niet overschrijden, zoodat men de grenzen van het diagram van te voren kan bepalen. Dit laatste zou niet kunnen geschieden als men de onbekende, die berekend moet worden, op een der assen moest zoeken).

Voor elk punt van de kromme lijn heeft α_3 dezelfde waarde. Geeft men nu aan α_3 achtereenvolgens waarden, die een constante schaalwaarde verschillen, dan verkrijgt men verschillende kromme lijnen, bij elke waarvan men de overeenkomstige waarde van α_3 kan schrijven (Fig. 6). Die kromme lijnen zullen *genummerde krommen* genoemd worden. [1])

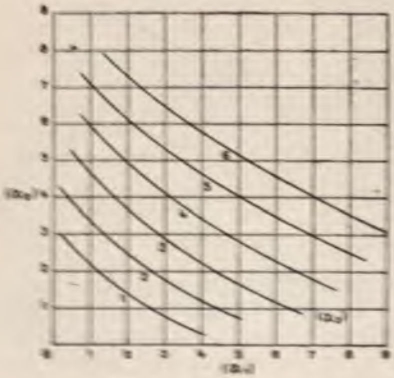


Fig. 6. (Fig. 39 O.).

(LALANNE noemde ze: courbes d'égal élément, VOGLER: courbes isoplèthes, (gelijkwaardige krommen), welke naam ook in het eerste boek van O. voorkomt).

Zij behoeven slechts geteekend te worden binnen den rechthoek, door de grenswaarden van α_1 en α_2 bepaald.

(Deze rechthoek met de daarin evenwijdig aan de assen getrokken lijnen heeft het uiterlijk van een dambord, grieksch *abax*, waarvan de naam *abaque* (rekenplaat) is afgeleid).

Gemakshalve worden lijnen evenwijdig aan Ox en Oy horizontaal en vertikaal genoemd.

Om de waarde van α_3 te vinden voor $\alpha_1 = 2$ en $\alpha_2 = 5$, gaat men na, welke kromme lijn loopt door het snijpunt van de vertikale lijn 2 en de horizontale lijn 5, dus $\alpha_3 = 4$.

Interpoleeren op het gezicht zal ook hierbij voorkomen.

Vanzelf spreekt, dat men ook α_1 of α_2 kan zoeken als α_2, en α_3 of α_1 gegeven zijn.

---

[1]) Een goed voorbeeld zijn de bekende isothermen uit de mechanische warmtetheorie.

Rekenplaten als de besprokene zullen (evenals die in N°. 12) *cartesische* genoemd worden. Een duidelijke voorstelling van zulk een plaat verkrijgt men als men zich het oppervlak, voorgesteld door de gegeven vergelijking op assen in de ruimte α_1 α_2, α_3, gesneden denkt door vlakken loodrecht op de as α_3 en op onderling gelijke afstanden, want de projecties van die kromme lijnen vormen dan op het vlak α_1 α_2 de rekenplaat.

17. Als men aan α_1 een bepaalde waarde geeft, dan teekenen de krommen α_3 op de vertikaal α_1 een verdeeling af, die met de verdeeling op de as α_2 een dubbelschaal vormt, waarvan de schalen niet naast elkander liggen maar evenwijdig aan elkander zijn.

Men kan dus de rekenplaat beschouwen als een verzameling van dubbelschalen, die alle de as α_2 gemeenschappelijk hebben.

18. Men kan ook hier de wijzerplaat gebruiken, die in N°. 13 besproken werd, terwijl men eveneens de verdeeling van een der assen op een der wijzers kan overbrengen (zie N°. 14).

19. Toepassing: Eerste rekenplaat voor vermenigvuldiging:

$$\alpha_1 \alpha_2 - \alpha_3 = 0.$$

Is $x = l_1 \alpha_1$, $y = l_2 \alpha_2$, dan is

$$xy = l_1 l_2 \alpha_3,$$

zijnde een stelsel gelijkzijdige hyperbolen. [1])

Elke empirische wet tusschen 3 veranderlijken kan op de bovenaangegeven wijze worden voorgesteld. Men bepaalt dan een aantal snijpunten van vertikalen α_1 en horizontalen α_2, schrijft bij elk de waarde α_3, en vereenigt gelijkgenummerde punten door een kromme lijn.

20. Wanneer alle waarden α_1, α_2, α_3, die voldoen aan

$$F(\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3) = 0$$

ook voldoen aan de vergelijking:

$$F \{f_1(\alpha_1), f_2(\alpha_2), f_3(\alpha_3)\} = 0,$$

dan kan men naast de assen, en naast de kromme lijnen, behalve de waarden van α_1, α_2 en α_3 ook de waarden schrijven van $f_1(\alpha_1)$, $f_2(\alpha_2)$, $f_3(\alpha_3)$, zoodat men twee samenvallende rekenplaten heeft, en dus kan spreken van ***elkander bedekkende schaalverdeelingen.*** [2])

21. Men ziet gemakkelijk in, dat aan het voorgaande vol-

---

[1]) Voor de isothermen heeft men $pv = RT$.

[2]) Men denke een rekenplaat voor de vergelijking $pv = RT$, tusschen de grenzen $p = 15$ K.G. tot 40 K.G. per cM², $v = 10$ cM³ tot 100 cM³, $T = 300°$ tot 400° absolute temperatuur.

Dezelfde rekenplaat is dan ook bruikbaar voor $p' = 60$ K.G. tot 240 K.G., (dus $= 4\ p$), $v' = 2$ cM³ tot 20 cM³ (dus $^1/_5\ v$) mits men de kromme lijnen nummert van 375° tot 500° (n.l. $^4/_5$ T).

daan kan worden als α_3 een functie is van het produkt van machten van α_1 en α_2, en $f_1(\alpha_1) =$ eenige malen α_1, $f_2(\alpha_2) =$ eenige malen α_2 is, want dan kan $f_3(\alpha_3) =$ eenige malen α_3, of $=$ een macht van α_3 zijn, naar gelang van den aard der functie.

22. In de practijk zijn een aantal rekenplaten in gebruik, waarbij de lijnen α_3 rechte lijnen zijn.

De in N°. 16 genoemde betrekking tusschen x en y moet dan van den eersten graad zijn, en dus den vorm hebben:

$$\frac{x}{l_1} f(\alpha_3) + \frac{y}{l_2} \varphi(\alpha_3) + \psi(\alpha_3) = 0,$$

zoodat tusschen α_1, α_2, α_3 een betrekking moet bestaan van den vorm

$$\alpha_1 f(\alpha_3) + \alpha_2 \varphi(\alpha_3) + \psi(\alpha_3) = 0.$$

Nu zal een stelsel kromme lijnen van een rekenplaat een kromme lijn omhullen. In het algemeen is die omhulde kromme van weinig belang, terwijl zij bovendien in den regel grootendeels buiten de grenzen van de teekening valt.

Heeft men echter rechte lijnen, dan kan die omhulde van groot nut zijn, wanneer zij valt binnen de grenzen van de rekenplaat, want men behoeft dan niet de rechte lijnen, doch alleen de omhulde kromme te teekenen, daar men α_3 kan vinden door uit het snijpunt van de vertikaal α_1 en de horizontaal α_2 de raaklijn (of de raaklijnen) te trekken aan die kromme (met behulp van een doorschijnende wijzerplaat), op welke de raakpunten nu genummerd moeten zijn.

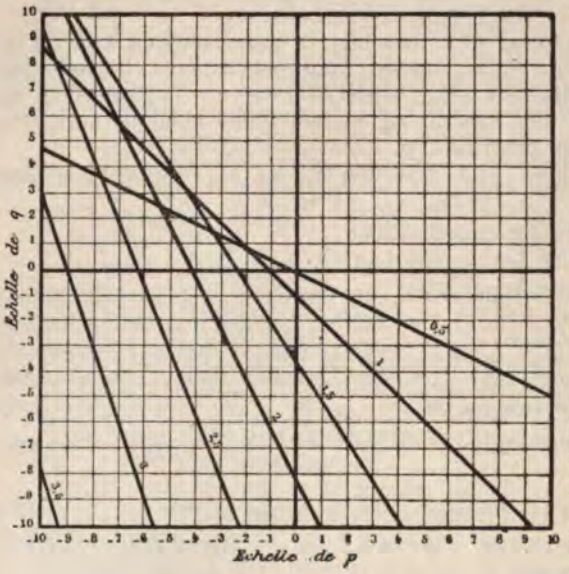


Fig. 7. (Fig. 24. O.).

23. Toepassing. 1e. Tweede rekenplaat voor de vermenigvuldiging:

$$\alpha_1 \alpha_2 - \alpha_3 = 0.$$

Men neemt $x = l_1 \alpha_1$, $y = l_3 \alpha_3$, en vindt $y = \frac{l_3}{l_1} \alpha_2 x$,

zijnde een stelsel rechte lijnen door den oorsprong. Men kan ze vervangen door een draad, die in den oorsprong bevestigd is, en over de plaat gespannen wordt, of door een liniaal, die om den oorsprong draait. Neemt men de coördinaten-assen onder 135°, dan wordt de hoek tusschen 2 opeenvolgende lijnen grooter, waardoor interpolatie met meer nauwkeurigheid kan geschieden.

2e. Vergelijking van den 3en graad: $z^3 + pz + q = 0$.

Men neemt $x = lp$, $y = lq$, en vindt

$$y + zx + lz^3 = 0. \quad \text{(Fig. 7).}$$

De teekening behoeft slechts positieve waarden van z te geven, omdat de negatieve waarden positieve wortels zijn van

$$z_3 + pz - q = 0.$$

Toepassing op de formule:

$$z^3 + \frac{a^2}{\theta} z - \lambda \frac{a^2}{\theta} = 0, \text{ als } \frac{a^2}{\theta} > \frac{\lambda^2}{4},$$

$$z^3 + \frac{4a^2}{\theta} z - \frac{3a^2}{\theta} = 0, \text{ als } \frac{a^2}{\theta} < \frac{\lambda^2}{4},$$

waarin:

z de hoogte in M. op welke de dagzijde van den muur van een reservoir vertikaal kan gehouden worden, gerekend van af de bovenzijde;

a breedte in M. van den muur aan de bovenzijde;

λ de verhouding van den maximum toe te laten druk per M^2 tot het gewicht van 1 M^3 metselwerk;

θ de verhouding van het gewicht van 1 M^3 water tot dat van 1 M^3 metselwerk.

3e. Het gewicht van den waterdamp in de lucht

$$p = \frac{810\ f}{760 + 2.78\ t'}$$

waarin:

p het gewicht in gr. van den waterdamp in 1 M^3 lucht bij t^0,

f de spanning van den damp, welke men in de tafels van Regnault uitgedrukt vindt in functie van de temperatuur t', die men op een hygrometer afleest.

De vergelijking is te schrijven:

$$760\ p + 2.78\ tp - 810\ f = 0.$$

Men neemt $x = l_1 \times 810\ f$, $y = l_2 \times 2.78\ t$,

zoodat: $$760\ p + p \frac{y}{l_2} - \frac{x}{l_1} = 0, \text{ (Fig. 8)}$$

zijnde een stelsel lijnen, die in een punt van de y-as samenkomen, daar voor $x = 0$, $y = 760 \times l_2$, dus constant is. Men kan die lijnen dus *stralen* noemen.

De kromme lijn geeft de waarde van f in verband met t', en is dus te construeeren met behulp van de genoemde tafels.

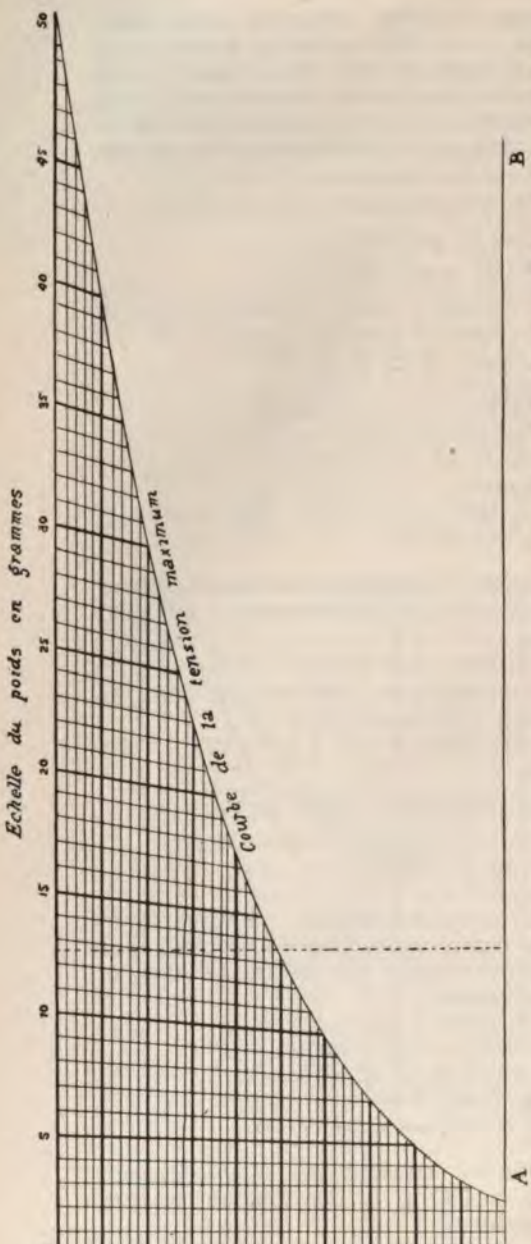


Fig. 8. (Fig. 25 O.).

Bij het gebruik van de re
plaat leest men dus de waa
af van den straal, die gaat
het snijpunt van de horizon
t, en de vertikaal f, welke
ste door het punt loopt wa
kromme lijn gesneden wordt
de horizontaal t'.

In plaats van de vertikal
een doorzichtige wijzerplaat
bruikt, die in de figuur geteel
is in den stand $t = 30°$, $t' =$
en dus $p = 12.9$ gram aanwij

4°. De vergelijking $p\ a^2$
waarin :

a de lengte van een balk
schen 2 steunpunten ;

p een gelijkmatig daarover
deelde last,

q een getal, afhankelijk
de doorsnede van den balk en
den maximum toe te laten
per eenheid van oppervlak.

II. Vormverandering.

24. In N°. 15 werd aangetc

---

1) De heer d'Ocagne was in
ingenieur bij het maritiem arsen
Rochefort, en maakte deel ui
een commissie, die de droogte v
kruithuizen moest onderzoeken.
commissie wenschte tweemaal
in elk kruithuis het gewicht te
nen van den waterdamp in 1 M³
De berekeningen konden niet w
toëvertrouwd aan iemand, die ni
woon was met formules te we
terwijl het vervaardigen van een
te tijdroovend was. De heer O
wierp toen de rekenplaat, wel
uitkomst van de formule geeft
50 waarden van de temperatuu
combineerd met 50 waarden v
dampspanning, dus voor 2500 gev

Een rekenplaat, gevende he
wicht van den waterdamp in f
van de temperatuur en de spa
en een rekenplaat, gevende de
ning in functie van het dauw
vormen op elkander gelegd m
temperatuurschalen samenval
Fig. 8.

dat een kromme lijn op een rekenplaat altijd door een rechte te vervangen is, wanneer men de regelmatige verdeeling op een der assen door een andere verdeeling vervangt.

De vraag moet nu gesteld worden of het mogelijk is bij een cartesische rekenplaat met drie veranderlijken tegelijkertijd *alle* kromme lijnen door rechte te vervangen.

Men wil dus dat bij schaalverdeelingen:

$$x = l_1 \, f_1 \, (\alpha_1), \;\; y = l_2 \, f_2 \, (\alpha_2)$$

de lijnen α_3 recht worden, zoodat de vergelijking moet zijn van den vorm:

$$\frac{x}{l_1} \, f_3 \, (\alpha_3) + \frac{y}{l_2} \varphi_3 \, (\alpha_3) + \psi_3 \, (\alpha_3) = 0.$$

Dan moet tusschen α_1, α_2, α_3 een betrekking bestaan van den vorm:

$$f_1 \, (\alpha_1) \, f_3 \, (\alpha_3) + f_2 \, (\alpha_2) \, \varphi_3 \, (\alpha_3) + \psi_3 \, (\alpha_3) = 0,$$

uit welke vergelijking tevens onmiddellijk blijkt, op welke wijze de vormverandering moet worden uitgevoerd.

Deze vormverandering is van zeer veel belang, daar men weliswaar twee schalen moet berekenen, doch daarvoor dan ook geen kromme lijnen behoeft te trekken, welke punt voor punt bepaald moeten worden en bovendien niet zoo nauwkeurig geteekend kunnen worden als rechte lijnen.

25. Toepassing. De schietformule:

$$\rho \, (d \cos. \varphi + \alpha) = d^2 - \alpha^2,$$

waaruit α berekend moet worden bij gegeven waarden van ρ en φ.

Men schrijve: $$\frac{d^2 - \alpha^2}{\rho} - d \cos. \varphi - \alpha = 0,$$

en neme $$x = \frac{l_1}{\rho}, y = l_2 \cos. \varphi,$$

want dan verkrijgt men

$$\frac{d^2 - \alpha^2}{l_1} \, x - \frac{d}{l_2} \, y - \alpha = 0,$$

zijnde een stelsel rechte lijnen.

26. Wanneer de laatste vergelijking van N°. 24 den eenvoudigsten vorm:

$$f_1 \, (\alpha_1) + f_2 \, (\alpha_2) + f_3 \, (\alpha_3) = 0$$

aanneemt (welke in de practijk veel voorkomt), dan zal deze

voor $$x = l_1 \, f_1 \, (\alpha_1), \; y = l_2 \, f_2 \, (\alpha_2),$$

geven $$\frac{x}{l_1} + \frac{y}{l_2} + f_3 \, (\alpha_3) = 0,$$

zijnde een stelsel *evenwijdige* rechte lijnen.

Deze lijnen zijn het gemakkelijkst te trekken als men de richting bepaalt van de loodlijn uit den oorsprong er op neergelaten, en hun snijpunten met die loodlijn.

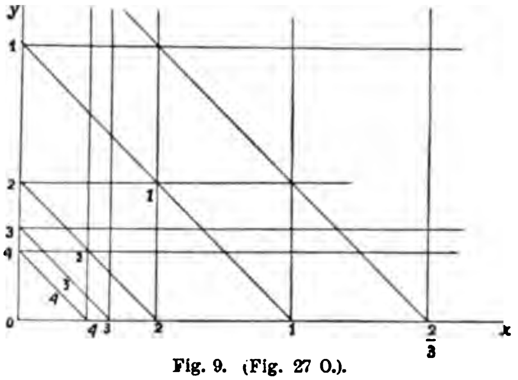


Fig. 9. (Fig. 27 O.).

Toepassing. De formule voor spiegels en lenzen

$$\frac{1}{d}+\frac{1}{d'}=\frac{1}{f},$$

waarin d en d' de afstanden zijn van den spiegel of van de lens tot voorwerp en beeld, en f de brandpuntsafstand is.

$$x=\frac{l}{d},\ y=\frac{l}{d'},\ \text{geeft}\ x+y=\frac{l}{f}.\ \text{(Fig. 9).}$$

27. Een andere vorm van vergelijking waardoor de in N°. 24 bedoelde vormverandering geldt, is:

$$f_1\ (\alpha_1)\ f_2\ (\alpha_2)=f_3\ (\alpha_3),$$

welke voor $x=l_1\ f_1\ (\alpha_1)$ en $y=l_2\ f_2\ (\alpha_2)$

overgaat in $y=\frac{l_3}{l_1}\ f_2\ (\alpha_2)\ .x,$

dus een rekenplaat met *stralen.*

De lijnen zijn het gemakkelijkst te trekken als men de snijpunten bepaalt met een lijn evenwijdig aan een der assen.

Toepassing. 1e. Derde rekenplaat voor vermenigvuldiging

$$\alpha_1\ \alpha_2=a_3.$$

Voor $x=l_1\ \alpha_1,\ y=\frac{l_2}{\alpha_2}$ vindt men $l_2\ x=l_1\ \alpha_3\ y.$

2e. Uren van opkomst en ondergang van de zon

$$-\ \cos.\ AH=\text{tg.}\ \lambda\times\text{tg.}\ D,$$

waarin:

λ de breedte van de plaats.;

D de declinatie van de zon;

AH het uur van opkomst of ondergang.

Men neme $x=l_1\ \text{tg.}\ \lambda,\ y=-\ l_2\ \cos.\ AH,$

waardoor $y=\frac{l_2}{l_1}\ x\ \text{tg. D.}$ (Fig. 10).

Met behulp van den cirkel vindt men in eens den verlangden tijd.

3e. De hoeveelheid water afgevoerd door een rivier:

$$q=\omega\ u,$$

waarin: q de hoeveelheid in M^3 per sec.
ω het oppervlak van de vertikale doorsnede.
u de gemiddelde snelheid in M. per sec.

Daar ω een functie is van de aanwijzing h op een peilschaal is

$q = \omega f(h)$.

Tennaastenbij kan men u bepalen uit den weg e door een drijvend voorwerp in t sec. afgelegd n.l.:

$0.8\ e = ut$.

De voorlaatste vergelijking gaat voor $x = l_1 u, y = l_2 q$ over in:

$y = \frac{l_2}{l_1} f(h)\, x$,

dus een stelsel rechten, en de laatste voor $x = l_1 u, y = l'_2 t$ in:

$0.8\ e = \frac{xy}{l_1 l'_2}$,

dus een gelijkzijdige hyperbool.

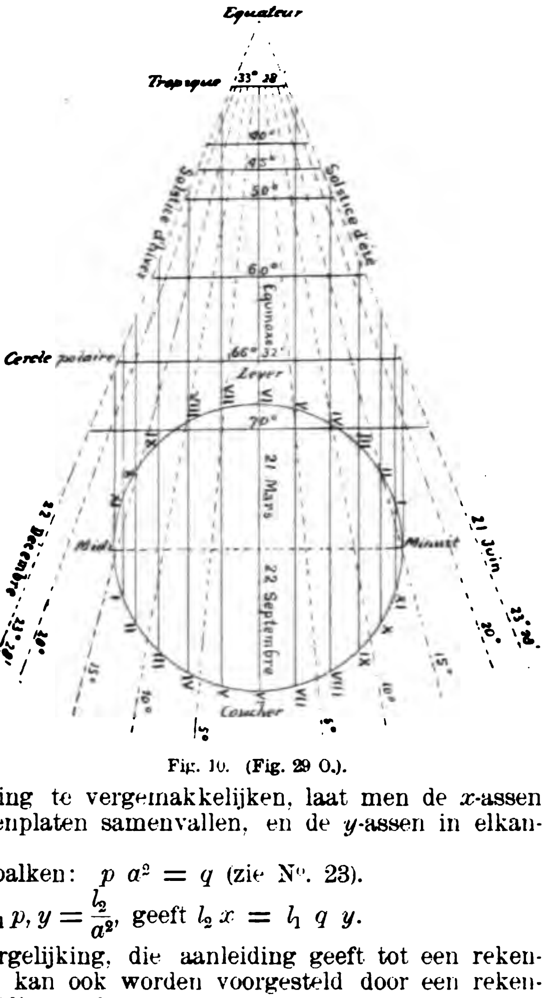


Fig. 10. (Fig. 29 O.).

Om de aflezing te vergemakkelijken, laat men de x-assen van de beide rekenplaten samenvallen, en de y-assen in elkanders verlengde.

4e. Belaste balken: $p\, a^2 = q$ (zie No. 23).

$$x = l_1 p, y = \frac{l_2}{a^2}, \text{ geeft } l_2 x = l_1\, q\, y.$$

28. Elke vergelijking, die aanleiding geeft tot een rekenplaat met stralen, kan ook worden voorgesteld door een rekenplaat met evenwijdige rechten.

De vergelijking van No. 27 bijv. is te schrijven:

$$\log. f_1(\alpha_1) + \log. f_2(\alpha_2) = \log. f_3(a_2)$$

en is dan van den in No. 26 aangegeven vorm.

Deze toepassing van logarithmen was de eerste vormverandering, die op een rekenplaat werd toegepast (door LALANNE).

Het teekenen van de logarithmische verdeeling kan ge-

schieden met behulp van een logarithmische standaardschaal (zie N°. 6), of wel kan men papier gebruiken, dat logarithmisch gequadrilleerd is (in den handel verkrijgbaar).

29. Toepassing. Vierde rekenplaat voor de vermenigvuldiging.

De vergelijking $\alpha_1 \alpha_2 = \alpha_3$,

schrijve men: $\log. \alpha_1 + \log. \alpha_2 = \log. \alpha_3$.

2°. Zichtsverheid van vuurtorens

$$100 \text{ L } a^d = d^2,$$

waarin:

a de coëfficiënt van doorschijnendheid van de middenstof;

L de lichtsterkte;

d de zichtsverheid in K.M.

Deze vergelijking is door de aanwezigheid van de veranderlijke d als exponent en op zichzelf staand, niet anders dan logarithmisch te behandelen, en verkrijgt dan den vorm, in N°. 26 aangegeven.

III. Gebruik van een doorzichtige plaat met drie wijzers.

Zeshoekige rekenplaten. Grafische Vormverandering.

30. De vormverandering, waarbij kromme lijnen vervangen worden door rechte, meer in het bijzonder door evenwijdige rechten, geeft een belangrijke vereenvoudiging in de constructie van de rekenplaten, zonder dat er echter iets gewijzigd wordt in de wijze van gebruik. Want steeds moet men het snijpunt zoeken van een horizontale en een vertikale lijn, en het getal aflezen dat geschreven is bij de door dat punt gaande kromme of rechte lijn.

Om tot het snijpunt te komen moet men twee lijnen volgen, en om het getal te vinden ook nog een derde lijn. Bij een eenigszins gevulde teekening kan dit aanleiding geven tot vergissingen, vooral wanneer men op het gezicht moet interpoleeren. Bovendien kan het verrichten van een aantal achtereenvolgende aflezingen op een plaat met een groot aantal lijnen vermoeiend voor het oog worden.

Aan de genoemde bezwaren kan men eenigermate tegemoet komen door telkens na een bepaald aantal lijnen een lijn dikker te trekken, doch dit blijft slechts een hulpmiddel van beperkte waarde.

Het meest te verkiezen zou een rekenplaat zijn, waarop elke bijgeschreven waarde slechts bij één enkel punt behoort, en zulk een is te verkrijgen uit een rekenplaat met evenwijdige rechte lijnen als men gebruik maakt van een doorzichtige plaat met drie wijzers.

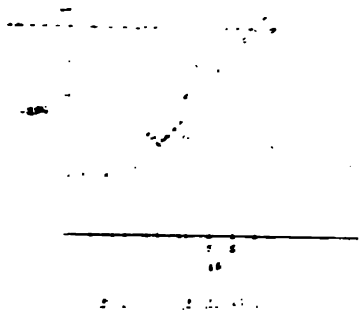
31. Als men bij de in N°. 26 besproken vergelijking:

$$f_1(\alpha_1) + f_2(\alpha_2) = f_3(\alpha_3)$$

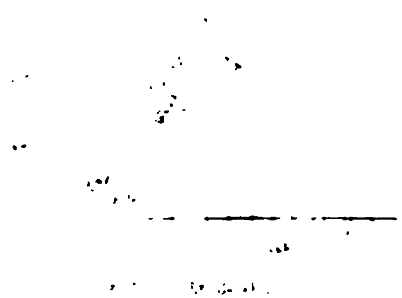
[illegible] modi. [illegible]

[illegible]

[illegible]



[illegible]



[illegible]

aan de doorzichtige plaat dezen vorm geven. Daarom worden deze rekenplaten *zeshoekige* (hexagonale) genoemd.

33. Meetkundig is vrij eenvoudig te bewijzen, dat het op de 3e schaal afgesneden stuk gelijk is aan de som van de op de beide andere schalen afgesneden stukken, en de eerste zeshoekige rekenplaat is dan ook door de in het boek aangegeven meetkundige beschouwing gevonden. [1])

34. Legt men twee der wijzers door de overeenkomstige eindpunten van twee der schalen, dan geeft de derde wijzer het overeenkomstige eindpunt aan op de derde schaal.

Wanneer de doorzichtige plaat in de juiste richting op de teekening gelegd is, dan ziet men, dat elk der schalen verschoven kan worden loodrecht op haar richting zonder dat er iets in de aanwijzingen verandert. Men kan dus bijv. de schalen zoo verschuiven, dat zij op de zijden van een gelijkzijdigen driehoek liggen, en omgekeerd, om een rekenplaat te ontwerpen, kan men beginnen met een gelijkzijdigen driehoek te teekenen, op een der zijden daarvan de schaal f_1 (α_1) brengen, op een 2e zijde de schaal f_2 (α_2), (waarvan de richting bepaald is door de richting van de 1e schaal), en kan dan op de de 3e zijde de eindpunten van de schaal f_3 (α_3) aangeven, waardoor deze ook bepaald is.

Men ziet gemakkelijk in, dat men van een of meer der schalen een gedeelte loodrecht op haar richting kan verschuiven, wanneer daardoor de teekening gemakkelijker te overzien of geschikter voor het gebruik wordt.

35. Men denke een zeshoekige rekenplaat en daarop aangegeven de wijzers in een willekeurigen stand, in welken zij de schalen verdeelen in stukken, x_1, x_2; y_1, y_2; z_1, z_2. Men kan nu de stukken x_2, y_2, z_2 met de wijzers verplaatsen tot deze laatste gaan door de beginpunten van de 3 schalen. De genoemde stukken komen dan evenwijdig met hun vroegere verlengden, zoodanig dat de beginpunten van 2 evenwijdige lijnen op een gemeenschappelijke loodlijn van die 2 lijnen liggen.

---

[1]) Een vrij eenvoudig bewijs is ook dit:

Als men BO′ verlengt tot zij de deellijn in E snijdt, dan is △ O′ED gelijkbeenig en dus CE = CD.

Nu is OA $= x = \frac{1}{2}$ OD, en OB $= y = \frac{1}{2}$ OE, dus $x + y = \frac{1}{2}$ OD $+ \frac{1}{2}$ OE $=$ $= \frac{1}{2}$ OD $+ \frac{1}{2}$(OD + 2CD) $=$ $=$ OD + CD = OC $= z$.

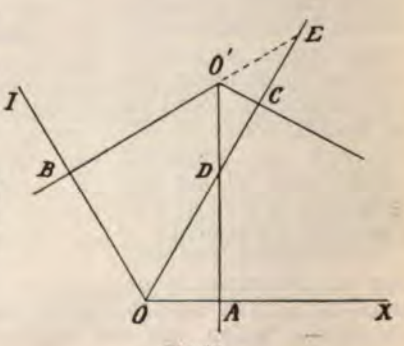


Fig. 13.

Bij elkander behoorende waarden van α_1, α_2, α_3 kunnen dan evenals vroeger worden aangewezen, wanneer de beide eerste liggen op x_1 en y_1, of op x_2 en y_2, doch niet wanneer ze liggen op x_1 en y_2, of op x_2 en y_1. Voor die twee laatste gevallen zijn dus nog twee afzonderlijke schalen voor α_3 noodig, die men gemakkelijk kan vinden door de wijzers in een stand x_1, y_2 of x_2, y_1 te leggen, en dan te verschuiven naar de beginpunten der schalen onder medeneming van het aangegeven punt α_3. (Fig. 14).

De schalen voor α_1 en α_2 zijn dan ieder *gebroken* in twee deelen, en die voor α_3 in vier deelen, waarvan telkens 3 bij elkander behoorende door eenzelfde teeken (Romeinsche cijfers) kunnen worden aangeduid.

Blijkbaar zijn de afmetingen der teekeningen door het *breken der schalen* zeer te verkleinen.

De opmerking wordt gemaakt, dat in de practijk zeer dikwijls formules optreden, waarin de 3 onbekenden steeds alle in denzelfden zin veranderen. In zulke gevallen zal men de stukken der schalen zoo kunnen kiezen, dat men nimmer x_1 en y_2, of x_2 en y_1 te samen noodig heeft, zoodat men dan voor α_3 slechts 2 gebroken schalen behoeft.

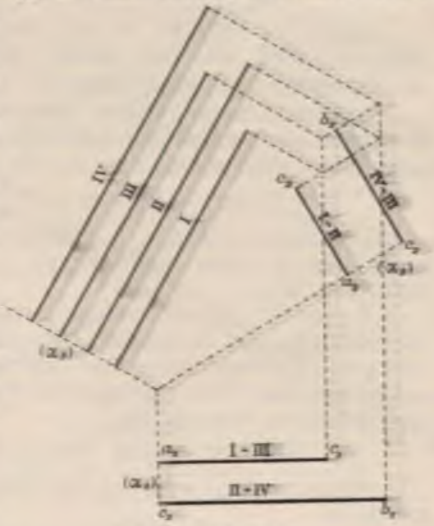


Fig. 14. (Fig. 37 O.).

Het teekenen van de gebroken schalen levert geen moeielijkheden op.

Breken van de schalen in meer dan 2 deelen is in de practijk meestal onnoodig, terwijl daarentegen veel voorkomt, dat slechts een der schalen behoeft te worden gebroken.

36. Toepassingen. 1°. Vijfde rekenplaat voor vermenigvuldiging.

2°. Dynamische niveau-correcties.

37. Bij de vergelijkingen, voor welke zeshoekige rekenplaten gebruikt kunnen worden, is men niet gebonden aan 3 veranderlijken. Zij kunnen den vorm hebben:

$$f_1(\alpha_1) + f_2(\alpha_2) + f_3(\alpha_3) \ldots \ldots + f_{n-1}(\alpha_{n-1}) + f_n(\alpha_n) = 0,$$

met n veranderlijken.

Want teekent men de schalen voor α_1 en α_2 evenwijdig

aan de x- en de y-as, dan wijst de derde wijzer van de doorzichtige plaat op de z-as de waarde

$$f_1(\alpha_1) + f_2(\alpha_2)$$

aan, als men gemakshalve den modulus 1 neemt.

Verplaatst men nu de wijzers loodrecht op de richting der z-as, totdat de wijzer, die loodrecht op de y-as is (en die kortheidshalve de y-wijzer genoemd zal worden) het punt α_3 aanwijst op een schaal die evenwijdig met de y-as loopt, dan zal de x-wijzer op een met de x-as evenwijdige lijn aangeven:

$$f_1(\alpha_1) + f_2(\alpha_2) + f_3(\alpha_3).$$

Omdat de z-as en de y-as een hoek van 60° insluiten, en men een hoek van 120° noodig heeft, moet men de schaal α_3 in tegengestelde richting teekenen als de schaal α_2.

Laat men nu de wijzers loodrecht op de richting der x-as bewegen, tot de y-wijzer het punt α_4 aanwijst op een met de y-as evenwijdige schaal, dan zal de z-wijzer op de z-as aangeven:

$$f_1(\alpha_1) + f_2(\alpha_2) + f_3(\alpha_3) + f_4(\alpha_4).$$

De schaal α_4 loopt in dezelfde richting als de schaal α_2, omdat men te doen heeft met de x- en y-as, die een hoek van 120° insluiten.

Verschuift men nu weder de wijzers loodrecht op de richting der z-as, tot de y-wijzer het punt α_5 aanwijst op een met de y-as evenwijdige schaal (tegengesteld in richting met schaal α_2), dan wijst de x-wijzer op een met de x-as evenwijdige schaal de waarde aan:

$$f_1(\alpha_1) + f_2(\alpha_2) + f_3(\alpha_3) + f_4(\alpha_4) + f_5(\alpha_5).$$

Blijkbaar kan men op die wijze doorgaan, en vindt dan ten slotte:

$$-f_n(\alpha_n) = f_1(\alpha_1) + f_2(\alpha_2) + \dots + f_{n-1}(\alpha_{n-1}),$$

en wel op een schaal evenwijdig met de x-as als n even, en op de z-as als n oneven is.

Het behoeft nauwelijks gezegd te worden, dat van de schalen, die evenwijdig met eenzelfde as zijn (de x-as kan 2, de z-as ten hoogste 1 schaal hebben) de beginpunten in eenzelfde loodlijn op die as moeten liggen.

De richtingen, waarin de wijzers moeten worden bewogen, kan op de teekening worden aangeduid door pijltjes.

38. Toepassing: Rekenplaat voor de vergelijkingen

$$\alpha_1 \sin. \alpha_2 = \alpha_4 \sin. \alpha_3$$
$$\alpha_1 \operatorname{tg.} \alpha_2 = \alpha_4 \operatorname{tg.} \alpha_3.$$

Men schrijve:

$$\log. \alpha_1 + \log. \sin. \alpha_2 - \log. \sin. \alpha_3 - \log. \alpha_4 = 0,$$
$$\log. \alpha_1 + \log. \operatorname{tg.} \alpha_2 - \log. \operatorname{tg.} \alpha_3 - \log. \alpha_4 = 0. \text{ (Fig. 15).}$$

Evenwijdig aan de x-as teekene men een logarithmische schaal, die tegelijkertijd voor log. α_1 en voor log. α_4 kan dienen, en evenwijdig aan de y-as een log. sinus-schaal, tegelijkertijd voor log. sin. α_2 en log sin. α_4.

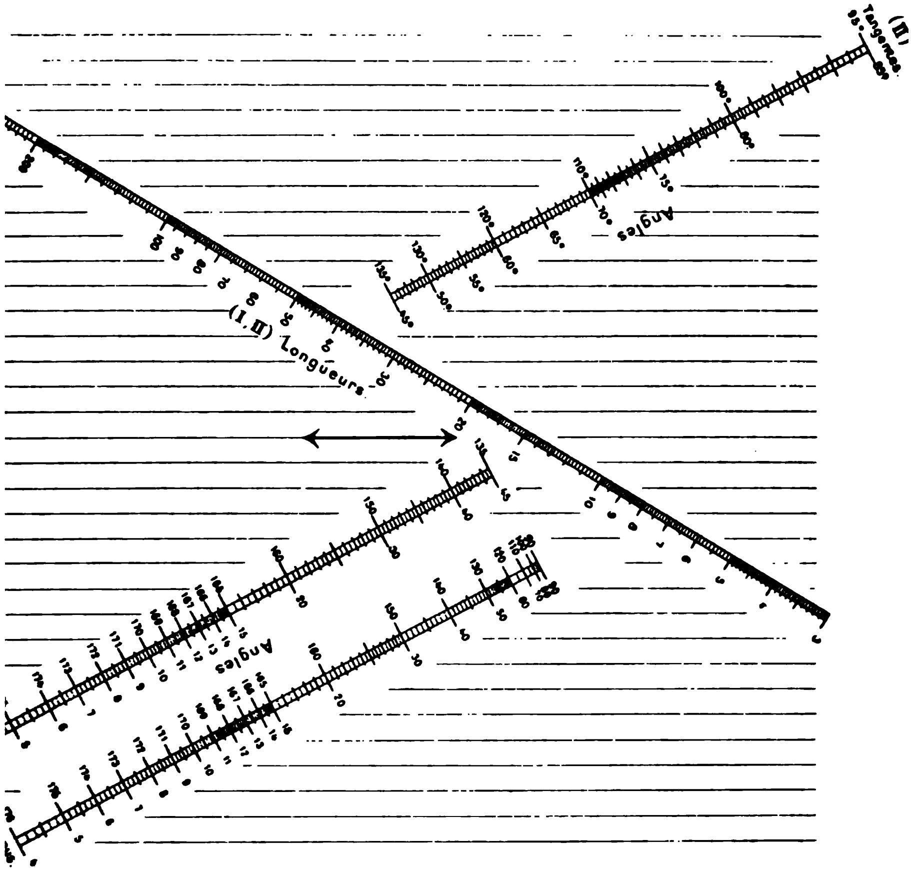


Fig. 15. (Fig. 41 O).

Voor de tweede vergelijking is eveneens een logarithmische schaal noodig, en een log. tangensschaal.

Van de twee rekenplaten kan men de logarithmische schalen doen samenvallen, en men verkrijgt dus een dubbele rekenplaat.

Legt men den x-wijzer door x_1 van de logarithmische schaal, en den y-wijzer door x_2 van log. sinus- (of log. tangenschaal), en laat men de wijzers in de richting van de pijl, dus loodrecht op de niet geteekende z-as, verschuiven tot de x-wijzer door het punt x_4 van de logarithmische schaal gaat, dan geeft de y-wijzer de waarde van x_3 aan.

Leest men eerst af op de log. sinus-schaal, en na de ver schuiving op de log. tangens-schaal (of omgekeerd), dan heeft men de oplossing van

$$\alpha_1 \text{ sin. } \alpha_2 = \alpha_4 \text{ tg. } \alpha_3.$$

39. Afstappende van de zeshoekige rekenplaten, en terugkeerende tot het besprokene in N°. 24 vlgd., kan men dit laatste uitgebreid denken tot de vormverandering van *empirisch* gevonden kromme lijnen.

Men moet dan een der kromme lijnen vervormen, en zien wat er van de andere wordt.

Een dergelijke handelwijze kan men *grafische vormverandering* noemen. Een voorbeeld wordt genoemd, maar niet besproken.

40. Den naam grafische vormverandering kan men ook aan een andere vervorming geven,waarbij niet rechte lijnen in de plaats komen van kromme lijnen, doch waarbij krommen, die de met een der assen evenwijdige lijnen onder zeer kleine hoeken snijden, vervangen worden door andere krommen, die dit nadeel niet bezitten.

Toepassing. Van den bundel krommen neme men die, welke overeenkomt met de middelwaarde van de veranderlijke, trekt daaraan een raaklijn onder niet te kleine hoeken met de beide assen (bijv. hoeken van 45°), en verandert de schaalverdeeling op een der assen zoodanig, dat die kromme overgaat in de raaklijn.

De andere krommen veranderen dan in kromme lijnen, die het genoemde nadeel niet, of in mindere mate bezitten.

Een algemeene regel voor deze handelwijze is niet te geven; in elk bijzonder geval moet men de meest gunstige oplossing door beproeven vinden.

IV. Algemeene vormverandering.

41. In het voorgaande werd de verandering van kromme lijnen in rechte besproken. Omgekeerd kan men zich echter voorstellen, dat de rechte lijnen loodrecht op de x-as vervangen worden door een bundel kromme lijnen, en evenzoo de rechten loodrecht op de y-as. Dan verkrijgt men dus drie stelsels kromme lijnen, waarvan telkens drie krommen, die door één punt gaan, een stel waarden van de gegeven vergelijking vormen.

Men kan zich bijv. een rekenplaat denken met stelsels cirkels, of een met stelsels niet-evenwijdige lijnen.

42. Laat men in de vergelijking

$$F(x, y, \alpha) = 0,$$

α veranderen van $-\infty$ tot $+\infty$, dan verkrijgt men een bundel krommen. Geschiedt de verandering met gelijke schaalwaarden, dan verkrijgt men genummerde krommen, die in den regel gemakkelijk te teekenen zijn, zoodra men slechts een ervan geconstrueerd heeft.

De krommen behoeven slechts geteekend te worden binnen een zekere grensfiguur, die in elk geval in het bijzonder bepaald moet worden.

De omhullende van de krommen is gewoonlijk zonder nut.

Bij tusschenwaarden van α moet weder interpolatie op het gezicht plaats hebben, waarvan de graad van nauwkeurigheid in hooger mate dan vroeger bij stelsels rechten, afhangt van de geoefendheid van den lezer.

43. Bij zulk een stelsel krommen is het wenschelijk de bijbehoorende waarden van α niet bij één punt van de krommen te plaatsen, doch hier en daar te herhalen, en enkele krommen dikker te trekken. De ontwerper van een rekenplaat zal in den regel wel inzien, hoe het duidelijkste overzicht wordt verkregen.

44. De in n°. 42 genoemde vergelijking kan een stelsel rechte lijnen voorstellen, dat van den n^{en} graad is, wanneer α in de n^e macht voorkomt. De rechte lijnen omhullen dan een kromme van de n^e orde, daar door elk punt van het vlak n lijnen gaan, welke aan die kromme lijnen raken.

Alleen besproken worden de stelsels voor welke $n = 1$, en $n = 2$.

Voor $n = 1$, gaan alle rechten door één punt. Zij (Fig. 16) AB de lijn voor $\alpha = 0$, AC die voor $\alpha = \infty$, en AM voor een willekeurige waarde van α.

Die lijnen snijden de x-as BC in punten van een lineaire schaal; immers heeft men daartoe in de eerste-machtsvergelijking

$$F(x, y, \alpha) = 0$$

slechts $y = 0$ te nemen.

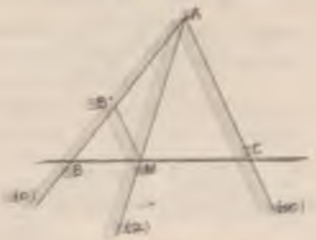


Fig. 16. (Fig. 45 0).

Volgens het in n°. 7 vermelde, is die schaal te beschouwen als de projectie van een regelmatige schaal op de evenwijdig aan AC getrokken lijn MB', als daarvan B' het punt 0 en M het punt α aangeeft.

45. Voor $n = 2$, omhullen de rechten een kegelsnede. Op elk der lijnen bepalen de anderen een lineaire schaal. In 't algemeen wordt slechts op één der lijnen een regelmatige schaal bepaald. Alleen als de kegelsnede een parabool is, heeft men op elk der lijnen een regelmatige schaal.

46. Wanneer drie stelsels kromme lijnen gegeven zijn:

$$F_1(x, y, \alpha_1) = 0,$$
$$F_2(x, y, \alpha_2) = 0,$$
$$F_3(x, y, \alpha_3) = 0,$$

dan verkrijgt men door eliminatie van x en y een betrekking

$$\varphi(\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3) = 0$$

tusschen de drie veranderlijken, en de drie stelsels vormen dus een rekenplaat voor de laatstgenoemde vergelijking.

Is deze laatste vergelijking gegeven, dan kan men twee van de drie stelsels krommen willekeurig kiezen, terwijl het derde dan volgt door eliminatie van de bij die twee stelsels behoorende veranderlijken uit hunne vergelijkingen en de gegeven betrekking.

Men moet, zooals van zelf spreekt, zorg dragen, dat geen der drie stelsels imaginaire krommen bevat.

Het vormen van de drie stelsels kan men noemen: het *scheiden der veranderlijken.*

Kan men van 2 stelsels grenslijnen aangeven, dan behoeven alle andere krommen slechts geteekend te worden binnen den door die lijnen gevormden kromlijnigen vierhoek (Fig. 17), tenzij men dit wenschelijk vindt voor de duidelijkheid of voor het bijschrijven der waarden.

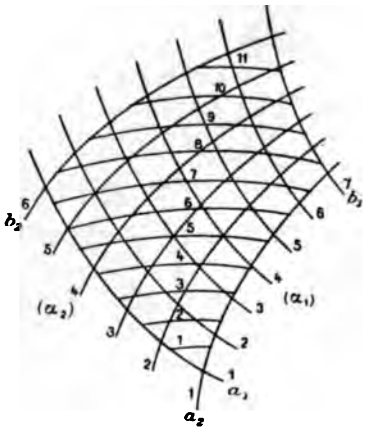


Fig. 17. (Fig. 45 O).

Interpolatie zal kunnen plaats hebben voor een der stelsels, voor twee of zelfs voor alle drie tegelijkertijd.

Al het vroegere is uit het nu vermelde af te leiden.

Want neemt men voor twee der stelsels:

$$x = l_1 \alpha_1, \quad y = l_2 \alpha_2,$$

dan is het derde stelsel:

$$\varphi\left(\frac{x}{l_1}, \frac{y}{l_2}, \alpha_3\right) = 0.$$

Zie N°. 16.

Is gegeven:

$$f_1(\alpha_1) f_3(\alpha_3) + f_2(\alpha_2) \varphi_3(\alpha_3) + \psi_3(\alpha_3) = 0,$$

en neemt men voor twee der stelsels:

$$x = l_1 f_1(\alpha_1), \quad y = l_2 f_2(\alpha_2),$$

dan is het derde stelsel:

$$\frac{x}{l_1} f_3(\alpha_3) + \frac{y}{l_2} \varphi_3(\alpha_3) + \psi_3(\alpha_3) = 0.$$

Zie N°. 24.

47. In N°. 39 werd aangegeven hoe men de kromme lijnen van een rekenplaat met 2 stelsels evenwijdige lijnen kan vervormen door een der stelsels evenwijdige lijnen te vervangen door een ander stelsel evenwijdigen.

Men kan zich echter als meest algemeene vormverandering voorstellen, dat elk der stelsels evenwijdigen vervangen wordt door een stelsel niet-evenwijdige rechten, zoodat de rekenplaat dan drie stelsels niet-evenwijdige lijnen bevat.

Elk van die stelsels wordt aangegeven door een vergelijking van den eersten graad, waarin de coëfficiënten van x en y, en de bekende termen functies zijn van α_1, α_2 of α_3. Eliminatie van x en y geeft — het eenvoudigst in determinantvorm — een algemeene betrekking, die tusschen α_1, α_2, α_3 bestaan moet, opdat men een rekenplaat van de genoemde gedaante zal kunnen vervaardigen.

Is een vergelijking gegeven, dan zal men in den regel door beproeven moeten trachten, ze in den vorm van de algemeene betrekking te schrijven. Of wel kan men uit deze laatste verschillende meer eenvoudige vormen afleiden, waarmede de gegeven betrekking vergeleken kan worden.

48. Een dergelijke eenvoudige vorm is:

$$(m_1 \alpha_1 + n_1)(m_2 \alpha_2 + n_2) f_3(\alpha_3) + (p_1 \alpha_1 + q_1)(p_2 \alpha_2 + q_2) \varphi_3(\alpha_3) + (r_1 \alpha_1 + s_1)(r_2 \alpha_2 + s_2) \psi_3(\alpha_3) = 0.$$

Schrijft men deze:

$$x f_3(\alpha_3) + y \varphi_3(\alpha_3) + \psi_3(\alpha_3) = 0,$$

dan kan men uit de vergelijkingen, die de waarden van x en y aangeven, eerst α_1 en daarna α_2 elimineeren, en verkrijgt dan twee vergelijkingen van overeenkomstigen vorm, waarin slechts α_1 of α_2 voorkomt.

Bij uitwerking blijkt, dat de stelsels rechte lijnen, door deze laatste twee vergelijkingen voorgesteld, van den 2^{en} graad zijn, terwijl ze bovendien *eenzelfde* kegelsnede omhullen.

Blijkbaar vormen dus die twee stelsels slechts een enkel, waarvan een gedeelte anders genummerd is dan het overige. In vele gevallen liggen die beide gedeelten echter zoodanig op de rekenplaat, dat geen verwarring mogelijk is. Mochten zij gedeeltelijk samenvallen, dan kan men de twee nummers bij eenzelfde lijn door teekens onderscheiden.

49. Een rekenplaat met drie stelsels rechte lijnen kan onderworpen worden aan homografische vormverandering (zie N°. 7), welke in determinantvorm ook analytisch is aan te geven. Uit een enkele rekenplaat kan men dan zooveel andere afleiden als men wil (met behoud van dezelfde coördinatenassen), en dit zal dus aanleiding kunnen geven tot vereenvoudigingen.

Als eerste voorbeeld van homografische vormverandering wordt besproken de in N°. 23 genoemde tweede rekenplaat voor de vermenigvuldiging.

Een eerste vormverandering (analytisch gevonden) geeft de in N°. 23 genoemde rekenplaat met assen onder 135°. Een enkele omzetting van de kolommen van den gebruikten determinant leidt tot de derde rekenplaat voor de vermenigvuldiging. (N°. 27).

Als tweede voorbeeld dient de vergelijking

$$f_1 + f_2 = f_3,$$

uit welke de zeshoekige rekenplaten worden afgeleid.

50. Van een ontworpen rekenplaat zal in het algemeen het te gebruiken gedeelte besloten zijn tusschen 2 lijnen α_1 en 2 lijnen α_2, dus binnen een vierhoek. Men kan de homografische vormverandering dan zoodanig toepassen, dat de vierhoek overgaat in een rechthoek van gegeven vorm. Het nut hiervan valt onmiddellijk in het oog, en het zal ook de moeite loonen een gegeven vergelijking vooraf langs analytischen weg zóó te vervormen, dat men als grens een rechthoek verkrijgt.

51. Toepassing: De diktevermindering van bekleedingsmuren:

$$(1+l)\,h^2 - l\,(1+p)\,h - \frac{(1-l)\,(1+2p)}{3} = 0,$$

waarin p de verhouding is van de soortelijke gewichten van de gesteunde aardmassa en van het metselwerk, l en h verhoudingsgetallen, door welke de schuinte bepaald wordt.

Neemt men $x = \dfrac{l\,(1+p)}{1+l}$, $y = \dfrac{(1-l)\,(1+2p)}{3\,(1+l)}$,

dan vindt men door eliminatie van p:

$$2\,(l^2-1)\,x + 3\,l\,(l+1)\,y - l\,(l-1) = 0,$$

en door eliminatie van l:

$$2\,(2p+1)\,x + 3\,(p+1)\,y - (p+1)\,(2p+1) = 0,$$

terwijl de gegeven vergelijking wordt:

$$h\,x + y - h^2 = 0.$$

Er zijn dus drie stelsels rechte lijnen, waarvan de beide eerste eenzelfde parabool omhullen. Binnen het bruikbare gedeelte van de rekenplaat vallen echter geen lijnen van die beide stelsels samen.

52. Wanneer men een vergelijking niet kan voorstellen door drie stelsels rechte lijnen, dan zou het kunnen zijn, dat men een of meer stelsels cirkels kan gebruiken.

Het meest algemeene geval zou zijn drie stelsels cirkels te nemen, en uit de algemeene vergelijking daarvoor kan men — in determinantvorm — de algemeene gedaante afleiden voor de betrekking tusschen α_1, α_2, α_3, welke tot een dergelijke rekenplaat zou voeren.

Daaruit is dan de algemeene gedaante te vinden voor betrekkingen, die twee stelsels cirkels en een stelsel rechten, of een stelsel cirkels en twee stelsels rechten vereischen.

Door verschillende onderstellingen kan men eenvoudiger betrekkingen afleiden; bijvoorbeeld kan in het laatstgenoemde geval ondersteld worden, dat de cirkels elkander in eenzelfde punt raken; dit punt kan als oorsprong en de gemeenschappelijke normaal als x-as gekozen worden; of ook kan men onderderstellen, dat de lijnen van een der stelsels rechten door den oorsprong gaan.

53. Toepassing. Bekleedingsmuren voor aardmassa's onder natuurlijken hellingshoek.

De vergelijking $k^2 + kp \sin.\varphi \cos.\varphi - \frac{p}{3}\cos.^2\varphi = 0$,

(waarin k de verhouding is van basis en hoogte van den muur van rechthoekige doorsnede, φ de natuurlijke hellingshoek, en p de verhouding van de soortelijke gewichten van de aardmassa en van het metselwerk), leidt tot twee stelsels rechte lijnen, waarvan een uit lijnen door den oorsprong bestaat, en tot een stelsel cirkels, die de y-as alle in den oorsprong raken.

Fig. 18 geeft het bruikbare gedeelte van de rekenplaat.

54. Tot nu toe is het besprokene in N°. 46 alleen toegepast gedacht op een rechthoekig coördinaten-stelsel, doch het spreekt van zelf, dat men ook kan werken met elk ander coördinaten-stelsel. Op de gedaante van de rekenplaat kan de veranderde schrijfwijze der vergelijkingen geen invloed hebben, doch men ziet de mogelijkheid in, dat een ander coördinaten-stelsel sneller tot de verlangde rekenplaat kan voeren dan het rechthoekige. Zoo zal de vergelijking van N°. 53 bij gebruik van poolcoördinaten onmiddellijk de verlangde rekenplaat aangeven. Want zijn ρ en ω de loopende coördinaten en neemt men

$$\omega = \varphi,$$
$$p \cos.\omega = \rho,$$

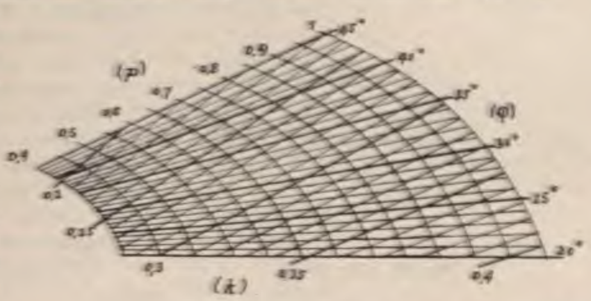


Fig. 18. (Fig. 49 O).

dan wordt de gegeven vergelijking

$$k^2 + k\,p \sin.\omega - \frac{\rho \cos.\omega}{3} = 0,$$

en de drie vergelijkingen geven de twee stelsels rechte lijnen en het stelsel cirkels aan.

55. Vroeger (N°. 12) zijn rekenplaten voor welke

$$x = l_1\,\alpha_1,\ y = l_2\,\alpha_2$$

is, cartesische rekenplaten genoemd. Overeenkomstig daarmede kan men rekenplaten voor welke

$$\rho = l_1\,\alpha_1,\ \omega = l_2\,\alpha_2$$

is, *polaire* rekenplaten noemen.

Als men in de vergelijking

$$\varphi\ (\alpha_1,\ \alpha_2,\ \alpha_3) = 0$$

stelt: $\rho = l_1\,\alpha_1,\ \omega = l_2\,\alpha_2,$

dan verkrijgt men: $\varphi\ (\rho,\ \omega,\ \alpha_3) = 0.$

Van de laatste drie vergelijkingen stelt de eerste een stelsel cirkels voor, waarvan de pool middelpunt is, de tweede een stelsel rechte lijnen, die door de pool gaan.

Die cirkels en lijnen behoeven niet te worden geteekend, wanneer men op een lijn, die om de pool kan draaien, de stralen der cirkels afzet, en op een willekeurige rechte of kromme lijn (waarvoor gemakshalve een cirkel, uit den oorsprong beschreven, genomen kan worden) de punten aangeeft, waar zij door de lijnen van het tweede stelsel gesneden wordt. (Fig. 19).

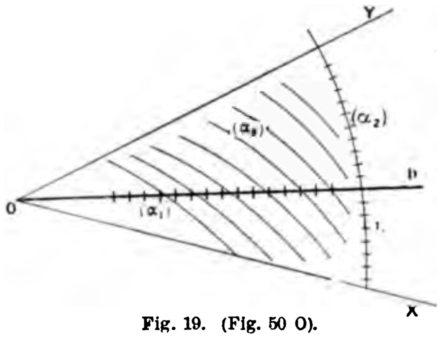


Fig. 19. (Fig. 50 O).

Men behoeft dan slechts de kromme lijnen te teekenen, door de derde vergelijking aangegeven.

Toepassing: De vergelijking:
$$\cos. (\alpha_3 - \alpha_2) = \frac{\cos. \alpha_3}{\alpha_1}$$
uit een vraagstuk betreffende de scheepvaart.

Men stelt: $\rho = l\, \alpha_1,\ \omega = \alpha_2,$

zoodat de vergelijking wordt:
$$\rho \cos. (\alpha_3 - \omega) = l \cos. \alpha_3,$$
zijnde een stelsel rechte lijnen.

De polaire rekenplaten laten, evenals de cartesische, vormverandering toe; immers men kan
$$\rho = f_1 (\alpha_1),\ \omega = f_2 (\alpha_2) \text{ nemen.}$$

(*Wordt vervolgd*). F. J. VAES.

UIT DEN KRIJGSRAAD.

VONNISSEN.

Oud 20 jaar. Onverschillig, lui sujet. Was met verlof gegaan, terwijl hij in het hospitaal lag wegens malaria. Dit verlof was hem goedgunstig verleend geworden, omdat volgens zijn bewering, zijn moeder zoo zwaar ziek lag. Het scheen hem echter op het land beter te bevallen dan in het hospitaal en hij zong het liedje van verlangen

Matr. 3° kl. . . . . . .
„desertie" (1e maal).
Gestraft met:
4 mnd. mil. gev.straf.
(*a*)

om weg te kunnen blijven. Trachtte eerst een certificaat van een burger geneesheer te verkrijgen, waarin geconstateerd moest worden, dat hij wegens ongesteldheid, de reis naar Nieuwediep niet kon aanvaarden. De dokter wilde dit niet afgeven. Door allerlei draaierijen en leugens, zelfs hierin door zijn ouders geholpen, werd nu geprobeerd het verlof te rekken. Toen hij eindelijk op weg was naar Helder werd hij te Amsterdam zóó ziek, dat hij per ommegaande naar huis schreef, met verzoek, zijn ongesteldheid aan zijn commandant te melden. Deze briefkaart werd door hem als overtuigingsstuk overgelegd. Het was echter jammer voor den delinquent, dat de brief van zijn ouders aan den commandant 's morgens reeds verzonden was (volgens postmerk) en zijn kennisgave der plotselinge ongesteldheid door zijn ouders eerst op den middag van dien dag was ontvangen. Blijkbaar had hier van te voren een afspraak plaats gehad en was beklaagde ongerust geweest, dat zijn ouders dit zouden vergeten. Zijn familie, bij wie hij te Amsterdam logeerde toen hij gearresteerd werd, verklaarde dat hij zeer goed de reis naar Nieuwediep had kunnen doen. De meeste zijner straffen waren het gevolg van achterblijven van passagieren.

Oud 18 jaar, geboren te Rotterdam. Hij was achtergebleven van passagieren (Hellevoetsluis) en naar Rotterdam gegaan, waar hij na 9 dagen in burgerkleeding door de politie gearresteerd werd. Hij gaf tot zijn verontschuldiging op, dat hij wegens overplaatsing naar Nieuwediep verlof had gevraagd, hetgeen hem geweigerd was geworden, omdat men aan boord van zijn schip te schaars in het volk zat en er anders niet genoeg disponibel waren voor de wacht. Daarop had hij maar zelf verlof genomen en bij zijn ouders logeerende, gezegd, dat hij met toestemming daar was. Eindelijk vernam zijn vader hoe de vork in den steel zat, die hem ƒ 2.— gaf om naar boord terug te gaan. Dit geld „maakte hij frisch" en den volgenden dag arresteerde men	Stoker 2e kl. . . . . . „desertie" (1e maal). Gestraft met: 4 mnd. mil. gev.straf. (*b*)

hem. Hij wist dat hij deserteur was, doch amuseerde zich te Rotterdam goed en vond het daarom beter nu maar eens te genieten.

Oud 24 jaar, geb. te Arnhem. Beklaagde was van passagieren achtergebleven toen zijn schip te Kaapstad lag, met het doel den dienst voor goed te verlaten, doch ruim 4 jaar later meldde hij zich aan de hoofdwacht te Arnhem als deserteur. Eerst had hij gedurende $2^1/_2$ jaar te Kaapstad gewerkt, waarna hij het voornemen opvatte naar de Transvaal te gaan. Op weg daarheen werd hij in den Oranje Vrijstaat door een locomotief aangereden, waardoor hem een stuk van den voet werd afgesneden. Hij bleef hierdoor een jaar te Bloemfontein in het hospitaal. Toen hij genezen was kon hij geen werk vinden, omdat inmiddels de vrijheidskamp was uitgebroken. In verband met de omstandigheden, dat zijn voet hem geen langdurige marschen veroorloofde en verder, dat hij nu nooit bepaald veel voor het militaire gevoeld had in vredestijd, laatstaan in oorlogstijd, vond hij het maar het beste om het rustige Holland weer op te zoeken. Zijn phlegmatieke aard was blijkbaar niet aangedaan geworden door de geestdrift, die toen nog allerwegen bestond om den Afrikaanschen bodem vrij te maken van overheersching.

Matr. 3e kl. . . .
„desertie" (1e m
Gestraft met:
3 mnd. mil. gev.
(c)

Oud 20 jaar, geb. te Muiden. Een lange, opgeschoten jongen, hoogst onverschillig, lui. Hij was gestraft met strafdienst en weigerde herhaaldelijk de commando's op te volgen, bleef eenvoudig stil staan, zeggende „ik doe het niet". Nadat hij door den off. v. d. wacht op gemoedelijke wijze was gewezen op de gevolgen eener weigering, bleef hij hierin volharden. Hij gaf bij het onderzoek van zijn zaak op, dat hij pijn aan zijn been had en uit vrees voor een operatie dit niet durfde te zeggen. Als jongen van 12 jaar had hij onder een stoomtram gelegen en wanneer hij nu, zooals op Zondagochtend j.l., van 's mor-

Stoker 2e kl. . .
„het uitdrukkelij
geren en opze
nalaten enz."
Gestraft met:
4 mnd. mil. gev
(d)

gens 10 uur gepassagierd had tot Maandagavond half elf (dus 36 uur), deed deze oude kneuzing zich op nieuw gevoelen. Het is dan toch vreemd, dat een been daar niet tegen kan! Hoe echter deze pijn in verband stond met zijn dienstweigering, was beklaagde misschien zeer duidelijk, doch niet alzoo den krijgsraad.

Oud 19 jaar, geb. Den Haag. Beklaagde was gestraft met strafdienst en had kalm geweigerd om naar de strafexercitie te gaan, zeggende: „ik doe het niet". Humane terechtwijzigingen en waarschuwingen hadden hem niet van zijn voornemen kunnen afbrengen. Hij was ook in de strafklasse geplaatst, daarom had hij zich voorgenomen om, zoolang hij klassiaan was, geen andere straffen uit te voeren. Consequentie is dikwijls een deugd, doch in het onderhavige geval veroorzaakt het een persoon veel last. Nu was beklaagde één jaar geleden nog gestraft geworden met 10 mnd. mil. gev.straf wegens: 1°. desertie (1e maal) en 2°. het uitdrukkelijk weigeren en opzettelijk nalaten enz. Hij was dus sinds zeer korten tijd op vrije voeten, hetgeen blijkbaar door hem niet verlangd werd.

Stoker 2e kl. . . . . . . „het uitdrukkelijk weigeren en opzettelijk nalaten enz."

Gestraft met:
1 jaar mil. gev.straf met 5 jaar ontzegging enz.

(e)

Oud 17 jaar, geb. Den Haag. Nadat hij uitkijk was geweest, zou hij naar kooi gaan in het tusschendeks. Hij hoorde toen geld rammelen bij een marinier die van passagieren terug was gekomen en bezig was zich te ontkleeden. Hij onderzocht het goed van dien marinier toen deze zich te slapen gelegd had.

De plunjes lagen zooals de gewoonte is op een bakskist. De portemonnaie die hij vond bleek 2 gouden ringen en 79 cents te bevatten. De beurs werd weggegooid en de buit in zijn zijden doek geknoopt, dien hij daarna om zijn middel bond. Bij het wasschen moest hij zijn frokje uittrekken, de zijden doek die zoo vreemd dienst deed viel in het oog en . . . de jeugdige dief was er bij.

In de overwegingen van het vonnis was opgenomen:

Lichtmatroos . . . . . „diefstal".

Gestraft met:
4 mnd. gev.straf en 5 jaar ontzegging enz.

(f)

„dat dergelijke diefstallen gepleegd aan boord van een oorlogsschip en wel meer in het bijzonder in het tusschendeks, het eigenlijke volkslogies, zeer gestreng behooren te worden gestraft, en wel omdat in de eigenaardige kleine maatschappij, welke de bevolking van een schip uitmaakt, en vooral in hun gemeenschappelijk verblijf, een bijzonder groote mate van onderling vertrouwen de grondslag moet zijn, waarop die samenleving in hoofdzaak steunen moet, en zonder welk onderling vertrouwen het samenleven der opvarenden van een oorlogsschip onmogelijk is;

„dat het aan een ordelijk schepeling zeer dikwijls kan overkomen, dat hij zijn eigendommen een oogenblik onbewaakt moet laten liggen of geen gelegenheid heeft die eigendommen behoorlijk achter slot en grendel te bewaren, en dat het dan voor schepelingen in wie een oneerlijke aard huist zeer gemakkelijk is om zich ten koste van hun kameraden of mede-opvarenden te verrijken, dan wel zich aan anderen toebehoorende goederen toe te eigenen;

„dat zich mede als gevolg van bestaande scheepstoestanden dikwijls omstandigheden aan boord van een oorlogsschip voordoen, waarin het voor dergelijke oneerlijke individuen gemakkelijk is ten koste van anderen hun slag te slaan met bijna gewisse zekerheid niet ontdekt te kunnen worden, zoodat het niet zelden voorkomt, dat aan boord van een schip soms maandenlang steeds allerlei kleine dieverijen worden gepleegd, zoo niet diefstallen van meer ernstigen aard, zonder dat het voor de scheepsautoriteiten mogelijk is, den dader te ontdekken."

Zeer ten rechte werd o. i. hier de ontzegging uitgesproken, daar het misdrijf van diefstal iemand ongeschikt maakt om aan boord verder te blijven dienen. „De gelegenheid maakt den dief" en deze gelegenheden zijn hiertoe aan boord met recht „voor het grijpen".

[illegible]

[illegible] gelicht kon worden.

[illegible]

[illegible] wijzen kon vinden.

[illegible] zijn derwijze uitgevoerd.

Oud 17 jaar, geb. te Leiden. Hij was in de [illegible] en moest [illegible] het vulsel werd [illegible] van een [illegible] — Door den [illegible]

Lichaam [illegible] aanmerkelijk [illegible]

Gestraft met [illegible] mnd. [illegible] gevangenisstraf.

volen het dek op de achterkoebrug aan te vegen. Hij antwoordde eenvoudig: „ik heb er geen zin in." De officier v. d. wacht kwam van het opperdek bij hem en vroeg naar de reden van die handelwijze, waarop het lakonieke antwoord volgde: „ik wil niet werken, mijnheer."

Hem werd toen door dien officier een uur bedenktijd gegeven, waarna deze wederom bij hem kwam en op zijn vraag of beklaagde zich soms bedacht had, hetzelfde antwoord kreeg als bij de eerste maal.

Het ventje had nu een millionnairsgevoel en had zich voorgenomen te rentenieren.

Is het niet te verwonderen, dat veelal op zulk een kalme onverschillige wijze, zonder eenige reden hoegenaamd, dienst geweigerd wordt, en dan nog wel door personen, die niet in staat zijn in de groote burgermaatschappij den strijd om het bestaan met kans op succes te aanvaarden?

Dienzelfden ochtend had hij reeds in de vroegte tegen anderen gezegd wat zijn voornemen was, zoodat toen de kwartiermeester hem riep, een ander reeds tot den kwartierm. zeide: „O, die zal wel niet komen, die doet het niet meer."

Bijzonder humaan was de behandeling zijner superieuren, zelfs rijst bij ons de vraag, of het gebied der humaniteit niet uitgebreid werd ten koste van dat der krijgstucht.

Een uur bedenktijd geven om een order àl of nièt uit te voeren!

Oud 28 jaar, geb. te Bolsward. Hij was met verlof in zijn geboortestad en nog wel samen met een kameraad, die stoker was bij de marine. Beiden waren blijkbaar zeer verheugd in hun „negorij" terug te zijn en zoowel dat gebruikelijk is, werd op dit heuchelijk feit gedronken.

Men ging uit de herberg de straat op en doordat die Meimaand een wintermaand was, werd de stoker waarschijnlijk

Matr. 1e kl. . .
„wederspannigh
Gestraft met
geldboete van
bij gebreke va
ling binnen 2
na den dag,
de rechterl. uit
kan worden t
voer gelegd,

door de koude bevangen. Een politieagent wilde den man helpen om hem naar huis te brengen (volgens zijn verklaring).

De matroos denkende, dat zijn vriend ingerekend werd en waarschijnlijk een weinig „gemonteerd", meende zich hiertegen te moeten verzetten. Het protest viel een weinig hardhandig uit, want den politieagent werd een „duw" tegen de borst gegeven en ...... hij had zich dus met geweld verzet tegen de politie.

Het „samen uit, samen thuis", had den matroos tot deze onvoorzichtige daad gebracht.

vangen door 10 dagen hechtenis.

(*i*)

Oud 20 jaar, geb. te Monnikendam. Bij de exercitie op 's Rijks werf, had hij, onder het dreigend opheffen van den loop van zijn geweer tegen den sergeant der mariniers, de minder parlementaire uitdrukking gebruikt: „ik zal je den loop van het geweer over je d..... halen", hetgeen een bedreiging met woorden en gebaren daarstelt.

De krijgsraad nam aan, dat er verschoonende omstandigheden bijgebracht konden worden, o. a. de weinige bekendheid met de militaire wetten, hoewel het toch evenmin in de burgermaatschappij usance is om zijn superieur op die wijze te tracteeren.

Beklaagde scheen niet vlug van bevatting te zijn en de sergeant stond bekend bij de recruten voor zijn onuitputtelijk geduld. De delinquent deed iets herhaaldelijk verkeerd en de sergeant had daarop gezegd: „je bent hier gekomen om het te leeren en ik ben aangewezen om het je te leeren, en je *zult* het leeren", tevens had hij hem met de vlakke hand tegen de zijde geduwd. Een dof ontevreden gemompel was het antwoord hierop, waarop de sergeant op meer overtuigenden toon zeide: „je *zult* het leeren", wederom gevolgd door een zachten duw met de vlakke hand tegen de zij. Beklaagde getuigde zelf dat deze aanrakingen zeer zacht waren, hij bewoog er zelfs niet door van zijn plaats, doch wanneer men in tegenwoordigheid van zijn kameraden flater op

Zeemilicien ......
„het met woorden en gebaren dreigen van zijn meerdere in rang".
Gestraft met:
één mnd.mil.gev.straf.

(*k*)

flater begaat en de meerdere toont zulk een buitengewone wilskracht te bezitten om onbegrijpelijke recruten begrijpelijk te maken, is er niet veel noodig om een recruut uit zijn humeur te brengen en in plaats van bij zich zelf de fout te zoeken, wordt natuurlijk alles op den onderwijzer geschoven en „een duw" mag al geen pijn doen, „het hindert je toch".

De sergeant scheen wel eens iets van hypnose gehoord te hebben, ofschoon de toepassing averechts verkeerd uitviel.

Marinier 1e kl. . . . .
„desertie" (2e maal).
Gestraft met:
4 mnd. mil. gev.straf.
(*l*)

Oud 33 jaar, geboren in den Haag. Beklaagde was passagier te Nieuwediep en ging zonder verlof naar Rotterdam, waar hij een maand later door de politie gearresteerd werd. Hij gaf op dat zijn vrouw en zijn kind te Rotterdam woonden en het verlangen naar hen zóó sterk was, dat hem dit ten laatste te machtig werd. Toen hij eenmaal daar was, kon hij er niet toe komen om afscheid te nemen van zijn vrouw en bleef daarom maar weg van boord.

De krijgsraad nam echter in aanmerking, dat hij eerst 2 maanden geleden uit de gevangenis ontslagen was geworden, waarin hij wegens desertie 2 maanden had doorgebracht. Verder was er geen aanleiding om beklaagde's bewering dat hij geen verlof gevraagd had, omdat hij het toch wel niet krijgen zou, aan te nemen.

Integendeel was de krijgsraad overtuigd, dat indien deze persoon b.v. de Paaschdagen verlof had gevraagd, dit zeker zou zijn toegestaan, rekening houdende met de omstandigheid, dat het getal mindere schepelingen, dat Zaterdag en Zondag met permissie gaat, op ieder schip zeer groot is, tengevolge der vrijgevigheid, die hierbij door de chefs steeds wordt betracht.

Bovenstaande vonnissen nopen ons het volgende op te merken.

Betreffende de wijze waarop men als officier v. d. wacht bij een dienstweigeringzaak moet optreden, refereeren wij ons geheel aan de beschouwingen voorkomende in het „Marineblad" jaarg. 1899—1900, blz. 1115. — Het komt ons voor dat het

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

zal worden, probeert daarom niet eens of hij toestemming kan krijgen doch neemt dit verlof.

B is ook van plan te gaan, doch denkt dat indien hij het vraagt er toch nog eenige kans is dat hem dit wordt toegestaan. Nu wordt hem dit geweigerd en ook hij neemt daarna dit verlof.

B heeft dus getracht buiten straf te blijven terwijl A geen moeite heeft gedaan om straf te ontloopen, ergo heeft A meer gezondigd dan B.

In de longroom waar wij indertijd dienden heeft deze beschouwing aanleiding gegeven tot een zeer geanimeerde discussie. Aan den lezer zijn oordeel.

Men vergunne ons nog even stil te staan bij de vonnissen onder *d* en *e* genoemd.

Bij *d* geen „ontzegging", bij *e* wèl.

Wanneer men het gedrag van den beklaagde onder *d* aan boord oplettend volgde, dan kon men overtuigd zijn dat deze later wel met den krijgsraad zou kennis maken. Herhaaldelijk verregaand insubordinair gedrag, niet alleen tegenover onderofficieren maar ook tegenover officieren, zelfs tegenover den Commandant. Een zeer humane behandeling mocht niet baten. Nadat hij gedurende een maand meer dagen in dan buiten de provoost had doorgebracht, beging hij wederom een zwaar strafbaar feit. De Commandant strafte hem niet, doch voerde hem pro-memorie, om bij een volgend vergrijp eerst straf op te leggen, in den geest als dit bij de Fransche burgerlijke rechtspraak wel geschiedt. Den man werd deze handelwijze duidelijk gemaakt, maar het was boter aan de galg gesmeerd. Wie dit individu kende moest tot de slotsom komen, dat het een karakter was waar zachtheid en redeneering niets op vermochten. Zulk een karakter kan men trachten kneedbaar te maken door het met geweld eerst te doen buigen, dus een onverbiddelijke gestrengheid toe te passen. Mislukt dit, dan geve men alle pogingen verder op en zende hem naar de groote burgermaatschappij terug. Misschien dat de strijd om het dagelijksch brood, die harde leerschool, zulk een individu nog kan temmen.

Men leze hierover eens het stuk in de „Militaire Spectator" (afl. 3 en 4 — 1900) van Mr. A. C. Wesenhagen „Strengere Krijgstucht".

Bij den beklaagde onder *e* begreep de krijgsraad dat deze volkomen ongeschikt was voor den militairen dienst en wierp hem uit.

Het opleggen van deze bijkomende straf van „ontzegging", hoewel dikwijls vurig gewenscht door den delinquent zelf (Strengere Krijgstucht, afl. 4), moet echter in het belang der marine veelal worden uitgesproken. Men houde dit toch vooral in het oog, waar men wel eens geneigd is den recalcitranten beklaagde bij voordacht zijn zin *niet* te geven.

Er zijn van die individuen die per se ongeschikt zijn voor militair.

Of men zich in de burgermaatschappij dan niet naar anderen moet voegen en zich niet behoeft te beheerschen?

Over het misdrijf van „diefstal" zijn wij onverdeeld de meening toegedaan, dat hierbij de „ontzegging" moet worden uitgesproken. Beter dan wij dit zouden kunnen verduidelijken blijkt dit uit de „overwegingen" in het vonnis onder *f* geveld. Om die reden nemen wij deze overwegingen ook woordelijk uit het vonnis over.

VERITAS.

30 Mei 1900.

OMVANG VAN DE RECHTSPRAAK BIJ DE ZEEMACHT VAN 1887 TOT EN MET 1898.

De belangstelling, waarin de rechtspraak bij de Zeemacht zich in den laatsten tijd mag verheugen, geeft mij aanleiding om in het Marineblad eenige cijfers mede te deelen, waaruit de omvang van die rechtspraak blijkt.

De gegevens zijn genomen uit de gerechtelijke statistiek en uit de archieven der zeekrijgsraden binnengaats; bij het verzamelen der gegevens uit de archieven ondervond ik de medewerking van de heeren J. A. VAN VEEN en M. C. JAUTZE, Officieren van Administratie der 2e klasse.

Het tijdvak vangt aan met het jaar 1887, omdat in 1886 het Wetboek van Strafrecht in werking is getreden en het militaire strafrecht met dat wetboek in overeenstemming is gebracht.

De sterkte der Zeemacht bedraagt ongeveer:

	725	officieren,
	7575	onderofficieren en mindere schepelingen,
	1000	inlandsche schepelingen,
Totaal	9300	militairen.

Aantal veroordeelde militairen.

Het aantal veroordeelden was: 2502 of 208 per jaar; van dezen waren veroordeeld:

binnengaats 1443 of 120 per jaar,
buitengaats 1059 „ 88 „ „ .

Het aantal veroordeelden, verdeeld naar de door hen gepleegde strafbare feiten, of bij samenloop, naar het feit waarop de zwaarste hoofdstraf is gesteld, was:

1693 of 141 per jaar, ter zake van militaire misdrijven,
798 „ 66 „ „ „ „ „ gewone „ ,
11 „ 1 „ „ „ „ „ overtredingen;

van dezen waren veroordeeld:

binnengaats 874 of 73 per jaar, ter zake van milit. misdrijven,
560 „ 46 „ „ „ „ „ gewone „ ,
9 „ 1 „ „ „ „ „ overtredingen;

en buitengaats 819 of 68 per jaar, ter zake van milit. misdrijven,
238 „ 20 „ „ „ „ „ gewone „ ,
2 „ 0 à 1 „ „ „ „ „ overtredingen.

Tot de veroordeelden behoorden:

3 officieren of 0 à 1 per jaar,
457 inlandsche schepelingen „ 38 „ „ .

Het aantal onderofficieren en zeemiliciens kan niet worden opgegeven; het aantal inlandsche schepelingen is gedeeltelijk naar verhouding berekend, daar in eenige gevallen de opgaven onvolledig waren.

Jaarlijks werd dus ongeveer 2 $^0/_0$ van het aantal Europeesche en ongeveer 3,8 $^0/_0$ van het aantal inlandsche militairen der Zeemacht veroordeeld; hiervan waren 0.67 $^0/_0$ Europeesche en 2.55 $^0/_0$ inlandsche deserteurs.

Aantal strafbare feiten.

De 2502 veroordeelden hadden zich schuldig gemaakt aan:

2888 strafbare feiten of 240 per jaar,

verdeeld in:

1778 militaire misdrijven of 148 per jaar,
1018 gewone „ „ 84 „ „ ,
97 overtredingen „ 8 „ „ ;

de veroordeelingen werden uitgesproken:

binnengaats ter zake van 1744 strafbare feiten of 145 p. jaar,

verdeeld in:

923 militaire misdrijven of 77 per jaar,
730 gewone „ „ 61 „ „ ,
91 overtredingen „ 7 à 8 „ „ ;

en buitengaats ter zake van 1144 strafbare feiten of 95 p. jaar,

verdeeld in:

855 militaire misdrijven of 71 per jaar,
283 gewone „ „ 23 „ „ ,
6 overtredingen „ 1 à 0 „ „ .

Het aantal overtredingen is zeer gering [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Aantal militaire misdrijven
met opgave van het jaar der veroordeeling.

Militaire misdrijven.	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Desertie i. t. v. v.	51	64	61	80	105	107	99	111	87	75	79	55
Dienstweigeren	17	33	43	52	69	22	24	37	22	29	68	32
Insubord. d. woorden . . .	16	24	18	21	20	13	6	8	11	23	24	15
Feit. insubord..	9	15	10	18	11	7	9	2	6	11	12	13
Dieverij v. d. 3e m. a/b. gepl.	2	1	3	2	1	1	1	1	2	1	1	1
Mishand. v. e. schildw. . .	—	3	1	—	—	2	—	1	—	2	1	1
Ontvreemd. v. 's lands goed.	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Smokkelen i. h. buitenl. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Verzet tegen den prov. . .	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal . . .	95	143	136	173	206	152	139	160	129	141	185	119

Daar deze cijfers afhankelijk zijn van verschillende oorzaken, die thans niet meer zijn na te gaan, worden daarover geene beschouwingen gegeven.

Aantal straffen ter zake van militaire misdrijven.

Aan 1693 veroordeelden werd opgelegd:

Ter zake van:	Militaire detentie.		Militaire gevangenisstraf.					Vervallen-verklaring.	Tijdelijke ontzegging.	Degradatie.	Vermindering in klasse.
			1 jaar of minder.		van 1 tot 5 jaar.		Boven 5 jaar buiteng.				
	Binneng.	Buiteng.	Binneng.	Buiteng.	Binneng.	Buiteng.					
Desertie i. t. v. v. .	60	138	493	228	6	4	—	—	16	7	20
Dienstweigeren. . .	14	50	170	159	6	44	—	2	50	3	22
Insubord. d. woorden.	5	31	58	63	2	10	—	—	23	5	10
Feit. insubord. . . .	1	4	31	38	12	31	1	13	12	—	1
Dieverij v. d. 3e m. a/b. gepleegd	—	1	6	9	—	1	—	—	12	1	—
Mishand. v. e. schildw.	2	—	5	2	—	2	—	—	—	—	—
Ontvreemd. v. 's lands goed.	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—
Smokkelen i. h. buitenland.	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Verzet tegen d. prov.	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—
Totaal . .	82	224	767	500	26	93	1	15	116	16	53

Op desertie i. t. v. v., insubord. d. woorden, dieverij v. d. 3e m. a/b. gepl., ontvreemd. van 's lands goed en smokkelen in

het binnenland is als hoogste straf gesteld 1 jaar en 6 maanden mil. gevangenisstraf of 2 jaren militaire detentie, en bij dienstweigeren, feit. insubord., insubord. [illegible] schuldig en verzet tegen [illegible] 10 jaren militaire gevangenisstraf; deze laatste straf kan door het aannemen van verzachtende omstandigheden gewijzigd worden in militaire detentie tot een maximum van [illegible] jaren.

Twee militaire bijkomstige straffen: de [illegible] en de [illegible] werden niet opgelegd.

Het aantal veroordeelingen [illegible], waarbij militaire detentie is opgelegd, bedraagt sedert 1890 [illegible], sedert 1896 slechts [illegible]; tegen deze straf bestaat het bezwaar van de opsluiting [illegible] gezamenlijk met andere gevangenen. In de koloniën wordt de militaire detentie op dezelfde wijze ondergaan als de militaire gevangenisstraf van minder dan [illegible] jaren.

Aantal straffen ter zake van militaire misdrijven opgelegd in 1896, 1897 en 1898.

[illegible]

Ter zake van	Militaire detentie	Militaire gevangenisstraf van minder dan 1 maand	1 tot 3 maanden	3 tot 6 maanden	6 maanden tot 1 jaar	1 tot 5 jaar	meer dan 5 jaar	Totaal
Desertie [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]
Dienstweigeren	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]
Insubord. [illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
Feit. insubord.	—	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Diefstal [illegible]	—	—	[illegible]	[illegible]	—	—		[illegible]
Mishand. [illegible]	—	—	—	—	[illegible]	[illegible]		[illegible]
Smokkelen [illegible]	—	—	[illegible]	—	—	—	—	[illegible]
Totaal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

Leeftijd der militairen, ter zake van militaire misdrijven veroordeeld in 1896, 1897 en 1898.

De leeftijd der veroordeelden was:

Veroordeeld ter zake van:	Minder dan 16 jaar.	16 tot 21 jaar.	21 tot 23 jaar.	23 tot 30 jaar.	30 tot 50 jaar.	Onbekend.	Totaal.
Desertie i. t. v. v.	1	77	35	42	8	44	207
Dienstweigeren	2	81	16	11	1	16	127
Insubord. d. woorden . . .	—	17	14	17	3	1	52
Feit. insubord.	1	7	8	8	1	8	33
Dieverij v/d 3e m. a/b gepl. .	1	2	—	—	—	—	3
Mishand. v. e. schildw. . .	—	3	1	—	—	—	4
Smokkelen i. h. buitenl. . .	—	—	—	—	2	—	2
Totaal . . .	5	187	74	78	15	69	428

Ook deze staat begint met het jaar 1896, omdat vóór dien tijd de noodige opgaven niet in de gerechtelijke statistiek voorkomen.

Ten aanzien van de desertie wordt opgemerkt, dat in vele gevallen de leeftijd bij veroordeeling een of meer jaren verschilt met den leeftijd, waarop de desertie is gepleegd. Bij de andere misdrijven bestaat gewoonlijk een zeer kort tijdsverloop tusschen het plegen van het misdrijf en de veroordeeling.

De leeftijd der inlandsche schepelingen is niet bekend; de 69 veroordeelden met onbekenden leeftijd behoorden dan ook allen tot het inlandsche personeel der Zeemacht.

Het grootste gedeelte der mindere schepelingen heeft een leeftijd van 16 tot 23 jaren, hetgeen in het oog moet worden gehouden bij de beoordeeling van het aantal veroordeelden van dien leeftijd.

De opgaven, welke thans volgen en de gewone misdrijven betreffen ter zake waarvan in het tijdperk 1887—1898 eene veroordeeling werd uitgesproken, komen overeen met de opgaven over de militaire misdrijven.

Aantal gewone misdrijven met opgave van de veroordeeling binnen- of buitengaats.

Gewone misdrijven.	Binnengaats.	Buiten gaats.	Totaal.	Per jaar.
Beleediging des Konings	—	1	1	
Opruiing	1	—	1	
Huisvredebreuk	9	1	10	
Opzettelijke brandstichting . . .	—	3	3	
Omkoopen van ambtenaren . . .	3	—	3	
Dwingen van ambtenaren	1	—	1	
Wederspannigheid	143	30	173	16
Wederspann. m. vereenigde krachten	19	—	19	
Meineed	4	5	9	
Valschheid in geschriften enz. . .	20	3	23	2
Valschheid in reispassen	3	—	3	
Schennis der eerbaarheid	8	14	22	
Verkrachting	—	3	3	
Ontuchtige handelingen met personen jonger dan 16 jaren, enz.	2	—	2	2 à 3
Ontucht gepl. door ambtenaren . .	4	—	4	
Smaad	2	1	3	4
Eenvoudige beleediging	9	—	9	
Beleediging van ambtenaren . . .	48	3	51	4
Bedreiging	6	2	8	
Moord (poging tot)	—	1	1	
Mishandeling	83	33	116	
Mishand. m. voorbedachten rade .	2	5	7	
Zware mishandeling	2	9	11	12
Mishandeling van ambtenaren . .	11	1	12	
Veroorzaken van lichamelijk letsel door schuld	—	5	5	
Diefstal	235	103	338	30
Diefstal onder verzwar. omstandigh.	16	8	24	
Strooperij	1	—	1	
Verduistering	50	26	76	7 à 8
Verduistering in dienstbetrekking .	13	1	14	
Oplichting	8	—	8	
Onttrekken van goed aan rechthebbenden.	1	—	1	
Zaakbeschadiging	22	20	42	3 à 4
Verduistering van geld door ambt.	1	—	1	
Aannemen van een gift door ambt.	—	1	1	
Heling	3	4	7	

De misdrijven, welke het meest voorkomen, zijn derhalve

in volgorde: diefstal, wederspannigheid, mishandeling, verduistering, beleediging van ambtenaren, zaakbeschadiging, misdrijven tegen de zeden, valschheid in geschriften.

Eén officier werd binnengaats veroordeeld ter zake van verduistering van geld gepleegd door een ambtenaar.

Van de inlandsche schepelingen werden buitengaats veroordeeld:

3	ter zake van	wederspannigheid,
1	„ „ „	valschheid in geschriften,
1	„ „ „	schennis der eerbaarheid,
14	„ „ „	mishandeling,
4	„ „ „	mishandeling met voorbedachten rade,
6	„ „ „	zware mishandeling,
1	„ „ „	veroorzaken v. lichamelijk letsel door schuld,
32	„ „ „	diefstal,
3	„ „ „	diefstal onder verzwarende omstandigheden,
7	„ „ „	verduistering.

Een schepeling maakte zich schuldig aan 11, een aan 10, een aan 6, zeven aan 3, zes aan 2 misdrijven van diefstal, een aan 2 misdrijven van ontucht gepleegd door een ambtenaar met een aan zijn gezag onderworpen persoon.

De percentsgewijze verhouding op het totaal der veroordeelingen wegens gewone misdrijven, was:

ter zake van diefstal, verduistering, oplichting, heling	ongev.	46
„ „ „ verz. tegen, beleediging en mish. v. ambt.	„	25
„ „ „ mishandeling	„	13
„ „ „ zaakbeschadiging	„	4
„ „ „ misdrijven tegen de zeden	„	3
en ter zake van valschheid in geschriften . . .	„	2.5

Aantal gewone misdrijven met opgave van het jaar der veroordeeling.

Gewone misdrijven.	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Beleediging des Konings. . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Opruiing	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Huisvredebreuk	—	—	1	3	—	—	1	—	2	1	2	—
Opzett. brandstichting. . . .	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
Omkoopen v. ambt.	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—
Dwingen v. ambt.	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Wederspannigheid	20	9	19	23	24	14	11	12	8	7	16	10
Wederspann. m. vereen. krachten	—	2	2	—	—	—	—	2	—	3	8	2
Meineed	—	4	1	—	1	—	1	—	—	—	1	1
Transporteeren	20	15	24	27	25	14	15	18	10	11	28	13

Gewone misdrijven.	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
Transport	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	18	10	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Valschheid in geschriften	4	—	1	1	1	1	1	2	1	—	4	[illegible]
Valschheid in reispas	—	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—
Schennis der eerbaarheid	1	2	5	4	—	1	—	2	1	4	—	4
Verkrachting	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ontucht. handel. m. pers. jonger dan 16 jaren enz.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
Ontucht. gep. d. amb.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	1
Smaad	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—
Eenv. beleediging	1	1	2	1	1	1	1	—	—	1	—	—
Beleediging v. amb.	3	3	7	7	5	4	4	6	1	1	8	7
Bedreiging	—	—	—	2	1	—	1	1	—	1	1	1
Moord (poging tot)	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mishandeling	9	9	10	9	11	18	9	10	10	8	10	8
Mishand. m. voorbed. rade	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	4	1
Zware mishand.	—	—	—	—	—	1	5	—	2	2	—	[illegible]
Mishand. v. amb.	—	—	—	—	4	3	2	—	1	—	1	1
Veroorzaken v. lich. letsel door schuld	—	—	1	—	1	—	—	—	8	—	—	—
Diefstal	21	26	27	24	27	25	24	27	25	24	27	48
Diefstal o. verzw. omst.	—	—	—	—	—	2	1	1	10	2	4	4
Stroperij	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Verduistering	7	12	7	12	10	4	5	4	4	2	5	4
Verduist. in dienstbetr.	—	—	—	—	1	—	2	1	3	1	3	[illegible]
Oplichting	1	—	—	—	—	—	1	—	2	—	4	—
Onttrekken v. goed aan rechthebbenden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Zaakbeschadiging	—	—	2	2	11	3	2	—	6	2	9	5
Verduist. v. geld d. amb.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Aannem. v. giften d. amb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Heling	1	—	2	1	—	—	—	1	1	—	—	1
Totaal	69	72	87	94	102	72	76	84	86	62	104	106

Ook over deze cijfers kunnen geene beschouwingen worden gegeven.

Aantal straffen ter zake van gewone misdrijven.

Aan 798 veroordeelden werd opgelegd:

Ter zake van:	Geldboete.	Hechtenis.	Gevangenisstraf.		Vervallenverklaring.	Tijdelijke ontzegging.	Degradatie.	Wettelijk maximum.
			van 5 jaar of minder.	van 10 tot 5 jaar.				
Beleediging des Konings.	—	—	1	—	—	1	—	5 j.
Opruiing	—	—	1	—	—	—	—	5 j.
Huisvredebreuk . .	2	—	2	—	—	—	—	6 m.
Opz. brandstichting . .	—	—	3	—	—	—	—	levensl.
Omkoopen van ambt.. .	—	—	3	—	—	—	—	2 j.
Dwingen van ambt. .	—	—	1	—	—	—	—	3 j.
Wederspannigheid . .	2	—	139	1	1	2	—	12 j.
Wederspann. met vereen. krachten . . .	—	—	12	—	—	—	—	15 j.
Meineed	—	—	9	—	—	4	—	9 j.
Valschheid in geschrift. .	—	—	13	—	2	5	—	7 j.
Valschheid in reispas .	—	—	3	—	—	—	—	2 j.
Schennis der eerbaarheid	—	—	22	—	—	14	1	2 j.
Verkrachting . . .	—	—	3	—	—	—	—	12 j.
Ontucht. handel. met pers. jonger dan 16 jaren, enz.	—	—	2	—	—	1	—	6 j.
Ontucht gepl. door ambt.	—	—	3	—	—	3	—	6 j.
Smaad	—	—	1	—	—	—	—	6 m.
Eenv. beleediging . .	6	—	1	—	—	—	—	3 m.
Beleediging van ambt. .	—	—	11	—	—	—	—	4 m.
Bedreiging . . .	—	—	2	—	—	1	—	2 j.
Moord (poging tot) . .	—	—	—	1	1	—	—	15 j.
Mishandeling . . .	9	—	92	—	—	—	—	6 j.
Mishand. m. voorbed. rade	—	—	6	—	—	—	—	9 j.
Zware mishandeling .	—	—	10	1	4	—	2	10 j.
Mishand. v. ambt. . .	—	—	8	—	—	—	2	8 j.
Veroorzaken v. lich. letsel door schuld . . .	—	5	—	—	—	—	—	6 m.
Diefstal	—	—	289	—	2	136	3	4 j.
Diefstal o. verzw. omst. .	—	—	24	—	2	7	1	15 j.
Verduistering . . .	—	—	64	—	—	17	5	3 j.
Verduist. in dienstbetr. .	—	—	10	—	—	3	—	4 j.
Oplichting	—	—	3	—	—	1	—	3 j.
Onttr. v. goed. aan rechth.	—	—	1	—	—	—	—	1 j. 6 m.
Zaakbeschadiging . .	2	—	24	—	—	2	—	2 j.
Verduist. v. geld d. ambt.	—	—	1	—	—	1	—	6 j.
Aannemen van giften door ambtenaren . . .	—	—	1	—	—	1	—	4 j.
Heling	—	—	4	—	—	—	—	3 j.
Totaal .	21	5	769	3	12	199	14	

Het wettelijk maximum betreft den duur der op het misdrijf gestelde gevangenisstraf.

Aantal straffen ter zake van gewone misdrijven opgelegd in 1896, 1897 en 1898.

Door dat sedert 1896 de gerechtelijke statistiek is uitgebreid, kan over de laatste drie jaren een beter overzicht worden gegeven van de opgelegde gevangenisstraffen.

Ter zake van:	Geldboete.	Gevangenisstraf van minder dan 1 maand.	1 tot 3 maanden.	3 tot 6 maanden.	6 maanden tot 1 jaar.	1 tot 5 jaar.	meer dan 5 jaren.	Totaal.
Opruiing	—	—	[illegible]	—	—	—	—	[illegible]
Huisvredebreuk	—	[illegible]	—	—	—	—	—	[illegible]
Wederspannigheid	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]
Wederspann. m. vereen. krachten	—	—	5	5	[illegible]	—	—	[illegible]
Meineed	—	—	—	—	[illegible]	—	—	[illegible]
Valschheid in geschrift	—	—	—	—	[illegible]	—	—	[illegible]
Schennis der eerbaarheid	—	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]
Ontucht handel. m. pers. jonger dan 16 jaar, enz.	—	—	—	—	—	[illegible]	—	1
Ontucht gepl. t. aanz.	—	—	—	—	—	[illegible]	—	2
Beleediging v. ambt.	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	4
Bedreiging	—	[illegible]	—	—	—	[illegible]	—	[illegible]
Mishandeling	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	—	[illegible]
Mish. m. voorbed. rade	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	5
Zware mish.	—	—	—	—	—	4	[illegible]	5
Mish. v. ambt.	—	—	[illegible]	—	—	—	—	[illegible]
Diefstal	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]
Diefstal m. verzw. omst.	—	—	—	[illegible]	[illegible]	4	—	[illegible]
Verduistering	—	[illegible]	[illegible]	4	—	[illegible]	—	[illegible]
Verduist. [illegible]	—	—	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	—	4
Oplichting	—	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	[illegible]
Opzet. v. geld. als munt	—	[illegible]	—	—	—	—	—	[illegible]
Zaakbeschadiging	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]
Aanvoeren van geld. door ambt.	—	—	—	[illegible]	—	—	—	[illegible]
Heling	—	—	[illegible]	—	—	—	—	[illegible]
Totaal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	32	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Door samenloop van misdrijven bestaat een verschil tusschen het aantal straffen en het aantal misdrijven.

In de laatste drie jaren werd geene hechtenis opgelegd; ook

voor deze straf geldt het bezwaar van de opsluiting overdag gezamenlijk met andere gevangenen.

Leeftijd der militairen, ter zake van gewone misdrijven veroordeeld in 1896, 1897 en 1898.

De leeftijd der veroordeelden was:

Veroordeeld ter zake van:	Minder dan 16 jaar.	16 tot 21 jaar.	21 tot 23 jaar.	23 tot 30 jaar.	30 tot 50 jaar.	Onbekend.	Totaal.
Opruiing	—	—	—	1	—	—	1
Huisvredebreuk . . .	—	—	—	1	—	—	1
Wederspannigheid. . .	—	7	5	8	1	1	22
Wedersp. m. vereen. krachten	—	4	5	3	—	—	12
Meineed	—	2	—	—	—	—	2
Valschheid in geschriften .	—	2	—	—	—	—	2
Schennis der eerbaarheid .	—	2	1	1	4	—	8
Ontucht. handel. m. personen jonger dan 16 jaren, enz. .	—	—	—	1	—	—	1
Ontucht gepl. d. ambt.. .	—	—	—	1	1	—	2
Beleediging v. ambt. . .	—	1	—	3	—	—	4
Bedreiging	—	1	1	—	—	—	2
Mishandeling	—	4	3	6	1	6	20
Mishand. met voorbed. rade .	—	—	—	1	—	4	5
Zware mishand. . . .	—	—	—	—	1	4	5
Mishand. van ambt. . .	1	—	—	1	—	—	2
Diefstal	1	23	9.	9	2	7	51
Diefstal onder verzw. omst..	—	3	2	1	2	2	10
Verduistering. . . .	—	1	2	2	—	3	8
Verduist. in dienstbetr.. .	—	—	—	3	1	—	4
Oplichting	—	1	—	—	1	—	2
Onttrekken v. goed. a. rechth.	—	1	—	—	—	—	1
Zaakbeschadiging . . .	—	11	—	3	—	—	14
Aannemen v. giften d. ambt.	—	—	—	1	—	—	1
Heling	—	1	—	—	—	—	1
Totaal.	2	64	28	46	14	27	181

Vóór 1896 ontbreken de opgaven over den leeftijd der veroordeelden.

De veroordeelden, van welke de leeftijd onbekend is, zijn inlandsche schepelingen.

De gemiddelde leeftijd van een veroordeelde ter zake van een gewoon misdrijf, was blijkens bovenstaanden staat in de

laatste drie jaren bijna 23.5 jaar; de gemiddelde leeftijd van een veroordeelde ter zake van een militair misdrijf, was blijkens den vroeger vermelden staat bijna 22 jaar.

Aantal overtredingen met opgave van de veroordeeling binnen- of buitengaats.

Overtredingen.	Binnengaats.	Buitengaats.	Totaal.	Per jaar.
Openbare dronkenschap . .	34	2	36	3
Opgeven van een valschen naam	20	2	22	1 à 2
Ordeverstorende dronkenschap .	10	—	10	0 à 1
Nachtelijk burengerucht . .	10	—	10	0 à 1
Dragen van verboden wapenen .	5	—	5	—
Spoorwegovertredingen . .	3	2	5	—
Straatschenderij	3	—	3	—
Jachtovertredingen . . .	3	—	3	—
Ongeoorl. uitoefenen v. een beroep	1	—	1	—
Op kwellende wijze laten doen vervoeren door een trekdier . .	1	—	1	—
Dooden van een nuttig dier .	1	—	1	—

Een officier werd schuldig verklaard aan 3 jachtovertredingen en 1 overtreding van het dooden van een voor den landbouw of houtteelt nuttig dier.

Krachtens eene bepaling in de Juridieke Voorschriften, Hoofdstuk XI, 3e Deel der Verordeningen voor de Kon. Ned. Zeemacht, kan een schepeling ter zake van een feit, dat onder eene bepaalde voorwaarde ook als openbare dronkenschap is te beschouwen, krijgstuchtelijk worden gestraft. Het aantal veroordeelingen wegens openbare dronkenschap is betrekkelijk gering tengevolge van die bepaling.

Met het oog op het geringe aantal overtredingen blijven verdere opgaven achterwege.

Bij de beoordeeling van de criminaliteit bij de Zeemacht op grond van de hiervoor vermelde cijfers komen in aanmerking: de organisatie der Zeemacht, de verschillende toestanden, waarin de schepelingen zich bevinden, en de bepalingen der militaire wetten. Daardoor is naar mijne bescheiden meening eene vergelijking met de criminaliteit in Nederland of bij de Landmacht onmogelijk.

C. J. Bok.

Amsterdam, 2 Juni 1900.

Hr. Ms. „FRIESLAND" TE LOURENÇO MARQUES.

(*Vervolg*).

De Transvaalsche bladen gaven omstreeks den 10den Maart uiting aan de groote verontwaardiging van de bewoners der Republieken, nadat de nota der Portugeesche regeering, die meldde dat deze natie Engeland op grond van het Tractaat van 1891, den invoer van oorlogsmateriaal in Beïra had toegestaan, aldaar was ontvangen.

Waardig was echter de toon van het protest der regeering, hetwelk mede in die bladen werd openbaar gemaakt en waarin deze daad een schending der neutraliteit wordt genoemd.

In die zelfde couranten wordt het plan der Hollanders besproken, die niettegenstaande de groote geleden verliezen door het vorige korps, en de toenmaals betrekkelijk weinig ondervonden appreciatie, weder een eigen korps op willen richten, onder commando van den heer SMORENBURG.

Waarschijnlijk geleerd door den tegenspoed, een zoo edelmoedig aangeboden hulp niet te veel op den keper te gaan beschouwen, is thans de toon der Transvaalsche bladen daaromtrent geheel veranderd, en wordt het plan hoogelijk toegejuicht.

Nieuws omtrent den oorlog vermelden de bladen, na Kimberley's en Ladysmith's ontzet en CRONJÉ's overgave, behalve de vermelding van Bloemfontein's bezetting door de Engelschen, niet.

Uit een brief van een der Ambulance-doctoren, die daarbij tegenwoordig was geweest, vernam ik echter eenige bijzonderheden omtrent den Boerenterugtocht van de Tugela en om Ladysmith.

Waarschijnlijk zou, door den drang der omstandigheden, die terugtocht toch noodig zijn geworden, doch thans heeft het meer van een vlucht gehad.

Bij een der commando's aan de Tugela, dat het zeer hard te verantwoorden had gehad, zij waren n.l. vijf dagen achtereen blootgesteld geweest aan hevig geschutvuur, en hadden ernstige verliezen geleden, is de terugtocht begonnen, die weldra in een vlucht overging, welke zich uitbreidde over alle posities aan de Tugela, en oversloeg op de troepen om Ladysmith.

Gedurende twee dagen en nachten, zoo schrijft mijn berichtgever, heb ik hen voorbij ons hospitaal in vollen terugtocht zien trekken, tot op het laatst ons établissement met zijn bewoners alleen achterbleef en ook voor ons de terugtocht begon. Onder een stortbui en met gedeeltelijk achterlaten van ons goed, terwijl nu en dan een granaatje uit Ladysmith op

eenigen afstand van ons neerviel, zijn wij toen naar het station Elandslaagte getrokken en van daar per trein naar Glencoe.

Tegelijkertijd dat wij te paard naar Elandslaagte gingen, liet men de talrijke spoorwegbruggen en bruggetjes in de lucht vliegen, om alzoo het optrekken per trein van den vijand voor den eersten tijd onmogelijk te maken.

Achteraf bezien had de terugtocht niet zoo hals over kop behoeven plaats te vinden, maar wie kon veronderstellen dat de vijand niet van zijn victorie zou gebruik maken en zou trachten onder den vluchtenden vijand een verwoesting aan te richten zonder weêrga, hetgeen hem maar al te licht gelukt zou zijn?

Onder meer schrijft hij nog, dat de Boeren na den terugtocht de Biggarsbergen hebben bezet en daar goede posities hebben ingenomen, en dat nu de geest onder hen weer veel beter is, misschien nog niet wat hij geweest is, maar dat alles er op wijst, dat hij zich weer herstellen zal, waartoe de hartige toespraken van den President KRUGER en van Generaal JOUBERT op het stationsperron te Glencoe veel moeten hebben bijgedragen.

Deze toespraken waren treffend door hun eenvoud, doorspekt met aanhalingen uit den bijbel en treffende vergelijkingen, geheel voor het toehoorend publiek berekend.

Den 21sten Maart nam ons schip deel aan de feestelijkheden ter eere van den verjaardag van den Kroonprins van Portugal, waarvoor op alle oorlogsschepen werd gepavoiseerd en door alle te 12 uur 21 kanonschoten werden gelost.

Van de Engelschen was maar één schip tegenwoordig, omdat de „Forte" en de „Thetis" uitgestoomd waren, om proeven te nemen met MARCONI's Wireless-telegraph, waarvoor aan de voortoppen luchtconductors zijn aangebracht.

's Avonds was de „Adamastor" geheel verlicht, hetgeen een zeer fraai schouwspel opleverde, en trachtten de „Nielly" en de „Friesland" de feestvreugd te verhoogen; de eerste door het afsteken van vuurpijlen, de tweede door den wal met zijne beide zoeklichten te beschijnen.

In den loop van dien dag kwam de Engelsche gunboat „Thrush" binnen, die 13 schipbreukelingen aan boord had. Deze maakten den kapitein en de bemanning uit van een 3 maanden geleden gestrand parelvisschersvaartuig, dat in den toen geheerscht hebbenden orkaan op het onbewoonde Europa-eiland is geworpen ten N.W. van Madagascar.

Gelukkig konden zij den leeftocht uit het schip redden, welke bijna verteerd was, toen zij door de „Thrush" werden opgemerkt.

In het zelfde geval als de door de „Thrush" opgenomen schipbreukelingen, verkeerde een ieder hier aan boord, ten opzichte van tabak en sigaren, en daarom werd de Duitsche mailboot „Reichstag" met groote vreugde door ons begroet, toen zij den 22sten Maart binnen liep. Dit schip had n.l. een zeer groote hoeveelheid tabak en 33000 sigaren voor de scheepstoko aan

boord. De sigaren-leverancier, de firma MANTEL, had terecht begrepen dat de officieren ook niet zoo heel veel rookstof zouden hebben, waarom hij op eigen risico nog 2000 betere sigaren aan de leverantie had toegevoegd.

Voor deze partij tabak en sigaren zijn met toestemming van den Gouverneur-Generaal, geene invoerrechten betaald, en onmiddellijk werd zij van de „Reichstag" op de „Friesland" overgebracht.

Met deze boot kwam hier een Transvaler aan, die eenigen tijd in Beira was geweest, en die vertelde dat eene groote hoeveelheid oorlogsbehoeften der Engelschen door Portugeesch terrein naar Rhodesia was vervoerd. Nadat zulk eene doorlating vroeger reeds door de Portugeezen was toegestaan, is hiertegen door den Transvaalschen consul alhier geprotesteerd, en heeft de toenmalige Gouverneur-Generaal de verdere doorzending verboden.

Het na dien tijd aangekomen oorlogsmateriaal is dan ook geweigerd, totdat nu, na Portugals verklaring daaromtrent, alles is verzonden.

De nieuwe Gouverneur-Generaal dezer kolonie, een Kapitein-luitenant ter zee, met den rang van Schout-bij-nacht, kwam hier den 24sten Maart met de „Gironde" aan, en hem werden in omgekeerde orde dezelfde honneurs bewezen, als tegenover den vertrokken dignitaris is geschied.

Van goed ingelichte personen vernam ik, dat al het scheepsgeschut naar boord terug is gezonden, terwijl ook alle landingsdivisies weder geëmbarkeerd zijn, en men zegt dat de groote Engelsche oorlogsschepen van deze kust zijn vertrokken.

Met de „Reichstag", die den 27sten Maart van hier vertrekt, gaan tot herstel van gezondheid naar Holland mede de Luitenant ter zee 1e kl. J. S. T. GALLAY en een matroos 1e kl. d.d. ziekenoppasser, de laatste tot zijne verzorging. De agent der Duitsche Oost-Afrika-lijn was weder onmiddellijk bereid onzen zieke mede te nemen niet alleen, maar stond hem, niettegenstaande de 1e kl. hutten, met het tegenwoordig drukke verkeer, slechts aan drie personen worden verhuurd, een der grootste af. Dat deze reis tot zijn spoedig herstel moge leiden, is ons aller hartelijke wensch.

Kort na het vertrek van den Luitenant ter zee GALLAY hadden wij het verlies van een onzer scheepsmakkers te betreuren, n.l. den machinist 1e kl. J. H. JANSEN, die na eene korte ongesteldheid hier aan boord is gestorven.

Met het oog op het klimaat en de landswetten, vond de begrafenis binnen 24 uur na zijn overlijden plaats. De commandant had in den morgen van den 31sten Maart, den dag n.l. waarop de begrafenisplechtigheid heeft plaats gevonden, den officier van piket naar de verschillende vreemde oorlogsschepen gezonden, om van het overlijden kennis te geven, en tevens mede te deelen dat op de „Friesland" vlag, geus en wimpel halfstok zouden worden geheschen van na parade tot na afloop der teraardebestelling.

Op de verschillende vreemde oorlogsschepen werd dit gevolgd, en zonden de commandanten, nadat zij naar het uur der begrafenis hadden geïnformeerd, een officier met een detachement matrozen of mariniers, om den overledene mede de laatste eer te bewijzen.

Te 4 uur 's middags was de gansche stoet, die gecommandeerd werd door den Luitenant ter zee SURIE, aan den wal opgesteld.

Behalve nagenoeg de geheele etat-major van de „Friesland" hadden zich bij den stoet aangesloten de vreemde officieren, waaronder de commandant van H. M. „Magicienne", de adjudant van den Portugeeschen Divisie-commandant, de gouverneur van het district enz. benevens detachementen van de ter reede liggende vreemde oorlogsschepen. Als slippendragers fungeerden 4 machinisten der 1e kl., terwijl 10 stokers als dragers waren aangewezen. Bij den ingang van het kerkhof waren opgesteld 2 detachementen Portugeesche militairen, één van de marine en één van het leger. Op het kerkhof bevonden zich de commandant van H. M. „Friesland" met adjudant, de consul der Nederlanden en de te Lourenço Marques woonachtige Nederlanders. Nadat door het eigen vuurpeloton de voorgeschreven salvo's waren afgegeven, gaven bij het nederdalen van de kist in de grafkuil, de beide Portugeesche detachementen elk drie salvo's op sein van een bij het graf geplaatsten hoornblazer. Hierna nam de kolonel het woord, schetste het verlies dat de Marine leed door het sterven van een bekwaam machinist op jeugdigen leeftijd en herdacht de weduwe en beide kinderen, voor wie de overledene een voorbeeldig echtgenoot en vader was geweest. Nadat door Z.H.Ed.Gestr. de Portugeesche autoriteiten en de overige vreemde officieren en verdere belangstellenden voor hunne aanwezigheid bedankt waren, bedankte de Luit. ter zee SURIE namens de familie voor de laatste eer den overledene bewezen.

Den 28sten Maart kwamen hier met de „Gironde" aan de Russische militaire attaché kolonel GOURKO en zijn Hollandsche collega, de 1e luitenant THOMSON, welke beiden door de Engelschen na CRONJÉ's nederlaag waren gevangen genomen.

Per trein waren zij van Kimberley naar Kaapstad vervoerd en toen zij, aldaar aangekomen, verzochten om naar de Transvaal te mogen terugkeeren, deelde hun de Generaal Sir FORESTIER WALKER mede, dat de opperbevelhebber Lord ROBERTS bevel had gegeven hen naar Europa terug te zenden. Reeds had men aan dit plan een begin van uitvoering gegeven, door de bagage van kolonel GOURKO aan boord van een naar Europa bestemde boot te doen brengen.

Toen echter deze verklaarde, dat hij slechts door geweld daartoe gedwongen, aan boord zoude gaan, werd naar Lord ROBERTS om nadere bevelen geseind, en stond deze thans hun vertrek naar de Transvaal toe.

Op beide attaché's had het den indruk gemaakt, dat deze

handelwijze slechts voortsproot uit de verbittering der Engelschen over het feit, dat er zich in het Boerenleger militaire attaché's bevonden.

Nadat hun éénmaal de permissie om te vertrekken was verleend, schijnen de Engelsche autoriteiten den slechten indruk dien hunne handelwijze had gemaakt, te hebben willen wegnemen, ten minste werden zij onmiddellijk op een officieel diner genoodigd bij den Generaal Sir FORESTIER WALKER en maakte bij hunne aankomst te Durban de Engelsche Divisie-commandant hun zijne opwachting.

Zoolang de toestemming tot het vertrek nog niet was gegeven, namen de beide heeren deel aan de tafel der vreemde attaché's, die niet zooveel van den krijg hadden gezien als hunne collega's bij het Boerenleger, daar de Engelschen hen steeds zeer achteraf hadden gehouden.

Het aantal zieken en gewonden in Durban was op het moment dat zij er kwamen zoo groot, dat men vier oude booten der „Union-" en „Castle-line" als hospitaal-schepen had ingericht.

Ofschoon wij hier geen oorlog hebben, is toch het hospitaal hier overvol met zieken, dank zij het slechte klimaat in den overgangstijd tusschen zomer en winter, wanneer men hier zeer warme dagen en koude nachten heeft en de overgang daartusschen zeer plotseling is.

Zoo stierven o. a. op den 31sten Maart van de ± 5000 zielen sterke blanke bevolking er 19, allen aan zoogenaamde pernicieuse koorts. Vier officieren van de „Nielly", die een nacht in een tent hadden doorgebracht, nadat zij gejaagd hadden, moesten dit allen met een zeer zware koorts bekoopen, waarvan ze echter gelukkig hersteld zijn.

De plaats is thans overvol met Engelschen, wien het verblijf in de Transvaal is ontzegd. Allerwegen zijn in de beide republieken groote lijsten aangeplakt, waarop de namen van het niet zoo heel groote aantal Engelschen, die mogen blijven, vermeld staan.

Deze maatregel schijnt v. n. zijn ontstaan te danken te hebben aan het onkiesche enthousiasme dat door de Engelsche inwoners in Bloemfontein is betoond, bij het binnentrekken van het overwinnende Engelsche leger. De laatste tijden zijn echter de berichten weer veel gunstiger voor de Boeren, en schijnt zich de terugslag van Ladysmith en Tugela, na het succes in den Noordelijken Vrijstaat, bijna niet meer te doen gevoelen.

Vele Boeren dragen de patronen niet meer en bandoulière, daar op den langen duur deze band den schouder ontvelt, maar hebben zich vesten laten maken met twintig daarop genaaide zakjes, in elk waarvan een houder past.

Volgens de Engelschen weten de inwoners der Republieken steeds krijgsvoorraad binnen te smokkelen, waarom zij het aantal te Lourenço Marques gestationeerde oorlogsschepen van 7 op 11 hebben gebracht.

Het scherpe toezicht dat deze hier uitoefenen, zou misschien

ook niet zoo overbodig zijn in Kaapstad, wat de bewaking hunner gevangenen aldaar betreft, waarvan nog al eens een enkele weet te ontsnappen.

Zoo kwamen hier den 11^{den} April twee Zweden aan, die in het Skandinavisch korps hadden gediend en welke beiden, na gewond te zijn geworden, waren gevangen genomen in den slag bij Magersfontein.

In Kaapstad, waar zij gevangen werden gehouden, werd hun met vele lotgenooten elken dag toegestaan, aan het strand te gaan zwemmen, onder toezicht natuurlijk.

Bij een dier gelegenheden hebben zij van een oogenblik van minder scherp toezicht gebruik gemaakt, om zich in het zand te doen begraven door hunne medegevangenen.

Een lange kromme rieten pijp, (zij lagen met het gezicht in het zand), diende hun tot ademhaling, en met dezen hoogst geringen luchttoevoer hebben zij het meer dan twee uur in het tijdelijke graf uitgehouden; toch was dan ook de belooning, een algeheele bevrijding, hoewel daarna nog met veel moeielijkheden gepaard gaande, zeer zeker geëvenredigd aan de zelfopoffering.

Onmiddellijk na hun terugkeer in Lourenço Marques maakten zij er werk van om naar het front terug te keeren en schenen bij deze beide heldhaftige Zweden het doorgestane krijgsgevaar en de gevangenschap slechts het enthousiasme voor de edele taak verhoogd te hebben.

Mijn wensch, die in alle harten hier aan boord zooveel weerklank vond, dat n.l. onze vriend Gallay behouden in het vaderland mocht aankomen, is niet vervuld geworden; door een telegram van den kapitein van de „Reichstag" werden wij in die zoete hoop verstoord.

Het bericht vermeldde n.l. zijn overlijden, met de tijding dat het stoffelijk overschot met militaire honneurs te Dar-es-Salam was begraven.

Daar de meesten voor wie ik dit schrijf den heer Gallay gekend hebben, behoef ik niet te zeggen, welk een smart, welk een ontsteltenis dat bericht onder ons teweeg bracht; voor ons allen toch was hij zulk een braaf, vriendschappelijk kameraad geweest.

Eenigen tijd na deze smartelijke mededeeling, ontving de kolonel een brief van den commandant van het tijdelijk te Dar-es-Salam gestationeerde Duitsche oorlogsschip „Condor", waarin deze het leedwezen en medegevoel uitdrukte van zich en zijne officieren, bij dit treurig sterfgeval.

Uit dezen hoogst sympathieken brief neem ik, met toestemming van den kolonel, de beschrijving van de begrafenis van den heer Gallay over.

An der Trauerfeierlichkeit entheiligten sich das Offiziercorps S. M. S. „Condor", eine Abtheilung Matrosen mit der Schiffskapelle, ferner der Governur und das Offiziercorps der

Kaiserlichen Schütztruppen von Ost-Afrika, der Kapitän und ein groszer Theil der Passagiere des Postdampfers „Reichstag".

Der Bursche des verstorbenen Leutnants GALLAY, schritt als Hauptleidtragender hinter dem mit Kränzen und Palmzweigen und mit der Niederländischen Flagge geschmückten Sarg seines Herrn.

Der Deutsche Pfarrer ROLOFF aus Dar-es-Salam hielt am Grabe die Leichenrede.

Am Schlusz der Trauerfeierlichkeit feuerten die Matrosen S. M. S. „Condor" drei Salven über das Grab . . . .
. . . .

Het voorbeeld der Engelschen, die hunne voor de baai kruisende scheepsmacht hebben uitgebreid, is door de Portugeezen gevolgd, die de Divisie bestaande uit de „Adamaster", het wachtschip de „India", en een klein riviervaartuig, hebben vermeerderd met de gunboat „Rio Simon" welke hier den 23sten April aankwam.

Het Fransche stoomschip „Caravellas" van de Chargeurs Réunis, bracht hier het Iersch-Amerikaansche ambulance-corps, waarvan de mannelijke leden allen flinke groote menschen waren, waaronder sommigen zich vrij openlijk uitlieten, dat wanneer zij eenmaal de Transvaalsche grens achter den rug hadden, zij heel spoedig den roode-kruis-band met het zwaard zouden verwisselen.

Nieuws omtrent den oorlog hooren wij den laatsten tijd niet, slechts weten wij, dat na de Johannesburger catastrophe, welke ten duidelijkste gebleken is aan boos opzet te wijten te zijn geweest, allen nog in de Republieken vertoevenden Engelschen, op een enkele uitzondering na, het verblijf aldaar is ontzegd, en bevolken weer drommen „undesirables", zooals de Boeren de uitgezette Engelschen noemen, Lourenço Marques' straten.

Deze plaats davert tegenwoordig herhaaldelijk onder het gebulder van het geschut der oorlogsschepen en der kustbatterij.

Eerst waren het de Engelsche oorlogsschepen „Tartar", „Philomele" en „Fearless", die alhier de vloot vermeerderden en welke het gouvernement en den Divisie-commandant nog niet hadden gesalueerd; toen weder vertrok de pas aangekomen Gouverneur-Generaal wegens ziektenaar Lissabon; daarna pavoiseerden en salueerden alle schepen met 21 schoten voor den verjaardag van de constitutie; kort daarop maakte de Divisie-commandant, die met de eerst volgende mail naar Europa vertrekt, afscheidsvisites, en last not least pavoiseerden en salueerden alle oorlogsbodems den 5 Mei met 21 schoten, ter eere van den verjaardag van de ontdekking van Brazilië. Zoo weten de Portugeezen, boven de overal noodige saluten, steeds iets uit te denken, waarvoor zij hun kruit kunnen verschieten.

Zelden zag ik een volk, dat meer verzot is op dit vertoon

dan de Portugeezen; gevallen dat b.v. eene autoriteit alhier, na een gebracht bezoek op een der oorlogsschepen, bedankt voor het voorgeschreven saluut, komen niet voor.

De commandanten der hier komende Engelsche oorlogsschepen schijnen beducht te zijn voor een door de Boeren uit te oefenen weerwraak, na de Johannesburger ontploffing; ten minste sommige stoomen met hun schip 's avonds de baai uit en ankeren er voor, anderen laten hunne stoomsloepen den ganschen nacht van tijd tot tijd om het schip varen, enkelen zelfs liggen 's nachts met bedekte lichten, welke verschijnselen nu niet bepaald gerustheid aanduiden.

Met de hier aangekomen undesirables is het hoogst treurig gesteld.

Lourenço Marques, dat toch reeds overvol was met naar hun vaderland terugkeerende huisgezinnen, die allen vertrekken uit vrees voor de Engelschen of omdat de zaken stil staan, kon aan de groote menigte Engelschen die dezer dagen aankwamen geen schuilplaats verleenen, en velen brachten den nacht in schuren, stallen, sommigen zelfs in de open lucht door.

Vijf dagen achtereen bracht elke trein drommen menschen, en velen die met den laatsten trein aankwamen, trachtten zelfs niet eens een onderkomen te vinden, maar brachten met toestemming der Portugeesche beambten den nacht in den trein door, waarin de meesten reeds 2 $\times$ 24 uur zaten.

Eenige uitgeweken Hollandsche families logeerden in de vertrekken der employés van de Nederlandsch Oost-Afrikaansche Vereeniging, welke allen in het gebouw dier maatschappij eene kamer hebben, en van welke de meesten deze disponibel stelden.

Gelukkig dat eenige groote mailbooten, waaronder de „Herzog", waarmede ook twee onzer schepelingen om gezondheidsredenen meegaan, op het punt zijn te vertrekken. Dat deze alle overvol zijn met de hierboven bedoelde passagiers behoef ik niet te zeggen.

Lourenço Marques, 8 Mei 1900.

OVER X, DEN RECENSENT MIJNER „VERHANDELING OVER ZEETACTIEK".

Het is al met X evenals met iedereen de kwestie van het „ce que l'on voit" en van het „ce que l'on ne peut pas ou ne veut pas voir", de zaligmakende politiek van een struisvogel, welk beestje zoodoende niet eens vooruitgaat maar stil blijft staan.

Schrijft X dat ik op menige wondeplek in de inrichting en de samenstelling onzer Marine de hand leg (ik laat ze voor zijne rekening, die woorden), dan vloeit daaruit voort dat ook hij plekken als zoodanig verkend heeft, waarvan de openbaarmaking door mij hem niet mishaagde, maar als hij daarna schrijft van eenige door mij los daarheen geworpen stellingen, dan toont hij in het uitgebreide niettemin fundamenteel belangrijke marine-onderwerp „de zeetactiek" die plekken niet te hebben kunnen of willen verkennen. Waar ik dat wèl doe, wordt door hem mijne verhandeling door zijne interpretatie, om een enkel woord te gebruiken, gecalomniëerd, terwijl hij, eenmaal de pen hanteerend, mijne andere brochure „Ook een strijd voor waarheid en recht" in zake militaire rechtspraak, negeert.

Los daarheen geworpen! zie daar voor X het resultaat der stellingen of gedachten, die zich in 26 jaar aan mij opdrongen, die bij mij reeds ontstonden in '74 in Eskader, toen mij, bij de intrede in de Marine van het tactische seinboek, zijne fouten reeds bleken, die ik bij mijne lezing van '86—'87 ter sprake bracht; totdat ik eindelijk in '95—'96 in extenso dat manoeuvreerboek eveneens in de Marine-Vereeniging besprak en bestreed, hetwelk leidde tot de eerste besprekingen over het uitschrijven der Prijsvraag.

Los daarheen geworpen, wie zou dat hebben gedaan — X of ik?

Intusschen is door de prijsvraag de aandacht van den zee-officier méér dan vroeger op de zeetactiek gevestigd; zal van mijne overtuiging, door X genegeerd, dat onze zeetactiek is van het eerste sein tot het laatste eene parodie, hier of daar wel wat blijven hangen; zal wat nog niet algemeen gezien wordt, voor een ieder weldra zichtbaar zijn, zoodat een nieuw tactisch manoeuvreerboek te voorschijn treden zal, laten we hopen met het oog op ons schoon verleden, vóór het te laat is.

C. VREEDE.

nemingen, die gelijkmatig verdeeld over [illegible] jaar te Pola zijn gedaan.

KIMDUIKING-TAFEL.

Hoogte van het oog.	Verschil in temperatuur van de lucht nabij het wateroppervlak en die van het water zelve.														
	+8°	+7°	+6°	+5°	+4°	+3°	+2°	+1°	0	−1°	−2°	−3°	−4°	−5°	−6°
4 *m*	1′	1′	1½′	2′	2′	2½′	3′	3½′	3½′	4′	4½′	5′	5′	5½′	6′
5 „	1½	1½	2	2½	2½	3	3½	3½	4	4½	5	5	5½	6	6½
6 „	1½	2	2½	2½	3	3½	4	4	4½	5	5	5½	6	6½	6½
7 „	2	2½	2½	3	3½	4	4	4½	5	5	5½	6	6½	6½	7
8 „	2	2½	3	3½	4	4	4½	5	5	5½	6	6½	6½	7	7½
9 „	3	3	3½	4	4	4½	5	5	5½	6	6½	6½	7	7½	7½
10 „	3	3½	3½	4	4½	4½	5	5½	6	6	6½	7	7	7½	8
12 „	3½	4	4	4½	5	5½	5½	6	6½	6½	7	7½	8	8	8½
14 „	4	4½	4½	5	5½	5½	6	6½	7	7	7½	8	8	8½	9
16 „	4½	4½	5	5½	6	6	6½	7	7	7½	8	8½	8½	9	9½

(Overgenomen uit de „*Mitth. a. d. Geb. d. Seew.*”).

UIT DE PERS.

„Het Vaderland" 8 Maart.

Over onze zeetactiek. [1]) — In het nummer van 18 Februari verscheen in het „Amsterdammer Weekblad" een critiek van R. op mijn verhandeling over Zeetactiek, die ik kort, daarbij naar ik hoop zakelijk beantwoorden mag in uw dagblad, omdat u reeds een paar malen gastvrijheid in uw kolommen aan mij verleende (zie Juni '98 en 18 Dec. '97).

De verschillende stroomingen op het gebied der Marine-organisatie kenmerken zich in hoofdzaak:

a. in voorstanders voornamelijk van de zuiver binnenlandsche verdediging met vaartuigen, die, nu ja, wel eens hun neus ook in zee kunnen steken, m. a. w. de zg. Reemacht;

b. in voorstanders van schepen die los van havens zullen zijn, maar vandaaruit tactisch offensief zullen kunnen optreden, m. a. w. een Zeemacht zullen vormen, die tot plaatselijke verdediging kan medewerken;

b. in dezulken, die nu eens voor aanbouw voor de Reemacht, dan tot die van de Zeemacht willen bijdragen.

Mij tot R. beperkende, die de woordvoerder van meerderen is, ook van den heer ENGELBERTS en van X. („Amsterdamsch Weekblad" 18 April '99), zoo behooren R. en ik tot de rubriek *b.* wat het fundamenteele betreft, maar in de uitvoering verschillen wij hemelsbreed, hij wenscht de vele licht- of niet-gepantserde, ik de gepantserde schepen, deswege valt R. mij aan.

Zijn aanval laat zich verdeelen in een voorpostengevecht en in den hoofdaanval.

Zijn voorpostengevecht bestaat uit een critiek op mijn verhandeling.

Zijn hoofdaanval daarentegen uit een aanhaling van zeestrijden, van eigen meeningen en die van gezaghebbende autoriteiten, soms in het kleed van apodictische waarheden gehuld. Het geheel kenmerkt zich door een waardeerenden geest, omdat in grondbeginsel wij het althans eens zijn.

R's voorpostengevecht bestaat uit een opnoeming van punten, die ik in mijn verhandeling niet of weinig zou hebben genoemd. Dit is een quaestie van appreciatie, waaromtrent ik naar bl. 75, regel 10 mijner verhandeling verwijs, ook gelieve R. bl. 55—61 te herlezen.

Van meer belang is de bemerking, dat ik een bepaalde omschrijving in vredestijd te geven van de taak, niet alleen van onze, maar van elke scheepsmacht, niet veel meer dan woordenspel noem. Ik zondig daardoor tegen de leer der oorlogvoering

[illegible]

Heeft hij de tabel op bl. 899 „Marineblad" 98/99 wel eens uit het volgende oogpunt bekeken, dat, indien de 4 Spaansche dubbele torenschepen van St. Jago overigens slechts een pantser hadden gehad, dat de 5 inch projectielen niet had doorgelaten, er dan van de 123 raakschoten 106 zouden zijn afgesprongen; dat het dan de vraag nog was geweest of niet de 17 overige projectielen bij niet-normaal treffen ook zouden zijn, evengoed als het schot op de waterlijn (gepantserd) van de „Colon", gericocheteerd, en dat ondanks dat hevige vuur 7 van de 8 gepantserde torens gefechtsfähig bleven? Feiten worden door R. aangehaald als de vernietiging van de „Armade". Vergeten we het niet! daar streed een natie voor haar onafhankelijkheid en was krijgshaftig tegen een die zeker was van een zegetocht (dienaangaande vergewisse men zich bij alle krijgsbedrijven) en de wind was Oost, dus al wat leven had kon op zee en op lichte vaartuigen in slecht water naar de reede van Duins. Bij harden Westenwind zouden R.'s scheepjes niet eens naar buiten kunnen.

Van machtspreuken bedient R. zich: „te allen tijde is gebleken, dat de kracht ter zee in de offensieve en niet in (ik zou zeggen „in behoorlijke harmonie met") de defensieve wapenen moet worden gezocht". Eigenlijk erkent R. dat ook, want hij zegt „niemand heeft ooit betwist, dat pantsering an und für „sich een werkelijke bescherming kan verleenen." Zeer goed R.! ik houd u aan dat jaspand vast. Laat Nederland zijn weinigen mennekes een bescherming geven (die de Boeren achter steenen hebben gezocht) om hen in staat te stellen een overmacht te verslaan (vooral als deze zoo onverstandig is zich ongedekt op open zeegebied te wagen). Vergeet ook de Cavite-schepen van admiraal Mac Leod niet!

Wie R.'s kleine licht of niet-gepantserde schepen niet wil, die men met een geweerschot doorboort, die vervalt in of steunt, volgens hem, het bezit van enkele groote zware pantserschepen. Dat is niet geheel juist. De pantserschepen van om en nabij 60 dM. diepgang en 5 à 6000 ton, die wij gebruiken kunnen, mogen eerder onder de 4e rangs dan onder de 2e rangs gerekend worden en behooren dus tot de kleinere schepen, waarvan men in den vreemde wel eens de voordeelen tegenover hun groote zware pantserschepen of gepantserde kolossen van 10—15000 ton bepleit. Ook strijdt R. tegen opeenhooping (beter verdeeling) van verschillende strijdmiddelen aan boord van één schip. Ik kan mij begrijpen, dat dit een gruwel is voor een artillerist, die zich een schip als een batterij denkt, waarin men alleen gelijksoortige vuurmonden aantreft, en weet, dat de batterijen verdeeld worden in kust-, vesting-, veld-, rijdende- soms bergartillerie en bij de infanterie mitrailleurs weet. Een *schip* is evenwel *geen batterij*, maar eerder een met groote snelheid varende *vesting*, die dan eens pantserschepen tegenkomt, waarop het kwalijk alleen met 4.7 cM., dan weer torpedobooten tegenkomt, waarop het kwalijk alleen met 24 cM. schieten kan.

Daarbij een schip is geen batterij die thuis blijft totdat de oorlog uitbreekt, het kan op reis door den oorlog overvallen worden. Niet meerdere schepen maken de gevechtseenheid uit, elk schip op zichzelf is gevechtseenheid.

Tegenover de bepleiters van pantserschepen drukte X., wiens inzichten over tactiek ik overigens huldig, zich in de „Amsterdammer" van 18 April, hem vernietigend, als volgt uit. Hij schrijft „ik ben dan ook overtuigd, dat zij die een tactiek verdedigen, gegrond op de onmisbaarheid van het pantser, slechts gehoorzamen aan een instinct van voorzichtigheid, van afweer, van lijdzaamheid, in flagranten strijd met den geest onzer vlootvoogden ten tijde van onzen grootsten nationalen roem". Ik geloof, dat onze tegenwoordige of toekomstige vlootvoogden, als zij in het bezit van een goed manoeuvreerboek zullen gekomen zijn, niet minder dan hun voorvaderen als het moet zullen doen, maar tevens, dat, als zij op ongepantserde schepen, zelfs in drommen tegen den gepantserden vijand zullen invliegen, het hun zal gaan als de talrijke overmachtige Engelschen, die door enkele Boeren achter hun kopjes in ritsen werden weggemaaid. Denk er om, de gevechtsafstand is zooveel grooter nu dan vroeger. Mocht dit voorbeeld uit den oorlog te land mishagen, herinner u dan hoe weinig ontramponeerd te St. Jago de 4 Spaansche schepen zouden zijn geweest, als zij een ± 5 inch pantser hadden gehad en vergeet daarbij niet hoe het gevaarlijkste schot, dat op de „Colon", door diens pantser op de waterlijn ricocheteerde. Ten einde een vaste basis voor onzë marine-organisatie te verkrijgen, acht ik het volstrekt noodzakelijk, dat eerst worde uitgemaakt of onze marine zal zijn een Reemacht of een Zeemacht en voorts of zij zal worden geconstrueerd met het oog op het gevecht op grooten dan wel op korten afstand. Eerst in Juni '98 pleitte ik in dit blad openlijk voor een zeemacht, geschikt tot het gevecht op *korte afstanden*, daarmede R.'s Cavite-, d. i. kleine licht of niet-gepantserde, schepen veroordeelende, gelijk ik het ook onze geheele Indische militaire marine doe.

Ik acht het voor ons land te betreuren, dat we sedert '66 niet zijn gevolgd den weg, toen door Minister Huyssen van Kattendijke en kapitein ter zee M. H. Jansen aangewezen met ons klein ramtorenschip „Prins Hendrik der Nederlanden" van 3400 ton, toen het beste schip ter wereld naar 's werelds getuigenis.

C. Vreede.

Rotterdam, 1 Maart 1900.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant" van 24 Mei 1900. Eerste Blad B.

De Siboga-expeditie. — Uit Amsterdam schrijft men ons:

Met een enkel woord maakten wij reeds melding van de voordrachten der heeren Weber en Tydeman in de algemeene vergadering der „Maatschappij voor natuurkundig onderzoek in onze Koloniën" over de „Siboga-expeditie".

Prof. WEBER stelde op den voorgrond, dat de reizigers het oorspronkelijk reisplan te buiten zijn gegaan; de uitbreiding is echter aan het veelzijdig onderzoek ten goede gekomen. De „Siboga" heeft 12,000 zeemijlen afgelegd, een afstand, welke overeenkomt met den halven omtrek der aarde. De expeditie heeft weinig met ziekten te kampen gehad; men bleef gelukkig bespaard voor de beri-beri, wat waarschijnlijk voor een goed deel te danken is aan de bijzondere voeding aan boord, waarbij zooveel mogelijk het normale leven der inlanders in hunne kampongs werd nagebootst. De uitkomsten der expeditie hebben aan velerlei verwachting beantwoord; immers op geografisch, oceanografisch, hydrografisch, zoölogisch en biologisch gebied heeft zij een rijken voorraad materiaal opgeleverd, gereed tot wetenschappelijke verwerking.

De loodingen in Straat-Lombok hebben den samenhang van het eiland Lombok met Bali en met de groote Soenda-eilanden overtuigend aangetoond, en daarmede is door de zoogenaamde „lijn van Wallace" voorgoed een streep gehaald. Een overvloed van gegevens werd verzameld tot vaststelling van het relief van den bodem der zeeën en straten in het oosten van den archipel, waardoor de commandant der „Siboga", de heer TYDEMAN, in staat gesteld is, eene nieuwe, betere dieptekaart van den archipel te ontwerpen.

Voorts heeft de expeditie het geloof weggenomen dat in de buurt van Banda diepten van 4000 vaam (7300 M.) zouden te vinden zijn, al zijn er diepten van 5500 M. geconstateerd. Gecombineerd met onderzoekingen betreffende de temperatuur en het zoutgehalte der verschillende waterlagen, hebben de talrijke loodingen een helder licht geworpen op de herkomst van het koude water der Banda-zee; ook hebben zij de zekerheid gegeven, dat de Banda-zee met de Flores-zee, Savoo- en Ceram-zee één samenhangend systeem van diepe bekkens vormt, zuidwaarts van het koude water gescheiden door een drempel, welke geen water beneden een temperatuur van 2.9° tot 3° toelaat.

Het eigenlijke, zoölogische doel der expeditie mag evenzeer bereikt geacht worden. Honderd kisten vol zoölogische schatten worden naar Amsterdam gezonden. De inhoud geeft een getrouw beeld van de kust- en diepzee-fauna van den Indischen archipel, van den aard der koraalriffen en de aan het oppervlak drijvende organismen, welke zulk een voorname rol spelen in de huishouding der zee.

Tien jaren zullen noodig zijn om dit materiaal met de hulp van een veertigtal assistenten te verwerken. De uitkomsten van dat wetenschappelijk onderzoek zullen neergelegd worden in een werk van 15 quarto-deelen met 500 platen; jaarlijks zal dat een som van f 7000 verslinden. Ook op het gebied der zee-flora zijn rijke uitkomsten verkregen; een opmerkelijke ontdekking op dit gebied is het voorkomen op vele plaatsen van kalkwieren in zoo aanzienlijke hoeveelheid, dat zij van grooten invloed zijn op de vorming van den zeebodem.

Prof. WEBER besloot zijne voordracht met het uitspreken der verwachting, dat voor de uitgave van het zooeven bedoelde werk steun zal gevonden worden bij regeering en particulieren.

Kapitein-luitenant ter zee TYDEMAN, commandant der „Siboga", stelde de beteekenis der expeditie voor de verbetering der zeekaarten in het licht. De spreker toonde het nut aan, dat ook loodingen op groote diepte voor de scheepvaart kunnen hebben, vooral in streken, welke nog zoo schaars onderzocht zijn. Ook voor het leggen van onderzeesche telegraafkabels in de Molukken zouden de verkregen resultaten der zeer talrijke loodingen van hoog belang zijn. De expeditie had den spreker de taak opgelegd, een nieuwe dieptekaart van den Indischen archipel op te maken. Een stoomsloep stelde de officieren in staat, eene reeks vluchtige opnamen van ankerplaatsen aan de gegevens toe te voegen. En men heeft het geluk gehad, de lijn der Zuidkust van Timor te kunnen verbeteren; daarbij bleek, dat op de tot heden uitgegeven kaarten dit eiland in het midden ongeveer 30 K.M. te breed is uitgezet. De commandant deed aan het slot zijner voordracht uitkomen, dat de hydrografische en nautische resultaten, welke door hem verwerkt zullen worden, te danken zijn aan prof. WEBER's wensch om de expeditie ook in deze richting vruchtbaar te maken.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant" van 30 Mei 1900. Eerste Blad C.

De waarnemers van de *totale zonsverduistering* schijnen over het geheel goed weer gehad te hebben. In ons vorig Tweede Blad konden wij mededeelen dat de astronomen met succes werkzaam geweest waren, althans aan de beide uitersten van het schaduwpad waar de omstandigheden nog gunstig genoeg waren voor de waarneming; in de zuid-oostelijke staten van Noord-Amerika en te Tripoli. Ook de Nederlandsche waarnemers prof. NIJLAND en de heer WILTERDINK hebben het goed getroffen, wat van belang is met het oog op de voorbereiding der waarneming van de eclips op Sumatra, in 1901.

Uit de tusschenliggende plaatsen van waarneming komen ook goede berichten, hoewel hier en daar de lucht licht bewolkt was. De vele waarnemers in den omtrek van Elche aan de zuidoostkust van Spanje, moeten goed weer gehad hebben. Zoowel in Spanje als in Amerika zijn, behalve de gewone instrumenten, kinematografen opgesteld geweest, en in Amerika had BACON toebereidselen getroffen om het verschijnsel waar te nemen met een luchtballon.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant" van 31 Mei 1900. Tweede Blad A.

De nadere berichten die nu inkomen over de waarneming van de *zonsverduistering* op de verschillende stations, bevestigen dat de astronomen het dezen keer bijzonder gelukkig getroffen

hebben. Alleen in Portugal is de licht betrokken lucht eenigszins hinderlijk geweest; toch hebben de waarnemers, onder wie de directeur van het observatorium te Greenwich, hun werk kunnen verrichten.

Een correspondent te Wadesboro (Noord-Carolina) beschrijft de omstandigheden van het verschijnsel aldus: „De invallende duisternis was onuitsprekelijk treffend, het was een plechtig gezicht zooals de hemel langzaam donker werd en de schaduwen dieper werden over de uitgestrekte bosschen beneden ons. De totaliteit werd aangekondigd door een spookachtige stilte en een zonderlinge gewaarwording van koude, die toch niet door de thermometers aangeduid werd. De gezichten om ons heen werden lijkkleurig, alle kleuren verdwenen, het groen bleef 't laatst. Het was alsof er een onweer los zou barsten, dat alle wezens zenuwachtig maakte. De dieren legden hun bij die gelegenheid altijd waargenomen rusteloosheid aan den dag, vogels begonnen luid te zingen, alsof het avond was. Dertig seconden voor de totaliteit sloten verscheiden soorten van bloemen hun kelken. Ook de menschen waren sterk onder den indruk. Bij het invallen van de duisternis scheen alle geluid verstomd, ofschoon het woei. Men onderscheidde de dingen om zich heen slechts met moeite; aan den verren horizon was echter een zacht citroengeel licht. Het was alsof er iets tastbaars in de lucht hing. Toen kwam het licht snel terug, de betoovering was verbroken, men hoorde weer geluiden zoodra de totaliteit voorbij was — en de maanschaduw snelde reeds voort over den Atlantischen Oceaan".

De directeuren van het Yerkes' observatorium, en van de sterrenwachten van Princeton en van het Smithsonian Institute namen het verschijnsel te Wadesboro waar; ook de Britsche Astronomische Vereeniging was vertegenwoordigd. Het geheele programma werd ten uitvoer gelegd. Prof. BARNARD bevond dat de totaliteit wat korter was dan de berekening aangaf. Mercurius en Venus waren goed te zien; ook het verschijnsel der gerimpelde schaduwstrooken op de aarde werd waargenomen. De corona was 90 seconden zichtbaar.

Aan de zuidoostkust van Spanje, te Santa Pola, Elche en Plasencia waren de meeste waarnemers saamgekomen: Spanjaarden, Engelschen, Franschen en Russen. Ook hier was het weer prachtig. Er werden veel fotografieën en teekeningen gemaakt van de corona, die er uitzag zooals men verwachtte: uitgestrekte stralen van de zonsaequator uitgaande, en die tot Mercurius reikten (de eene bundel vertakte zich, de andere liep puntig toe), en slechts korte lichtpluimen aan de polen. De temperatuur daalde aanmerkelijk. Bij een opstijging met een luchtballon, buiten Parijs, bevond mej. dr. KLUMPKE dat reeds de gedeeltelijke eclips op een hoogte van 3500 meters een aanzienlijke temperatuursverlaging teweegbracht: het was daar 3° onder nul. MAUNDER, van het observatorium te Greenwich, en mevrouw MAUNDER, moeten belangwekkende fotografieën van de corona

verkregen hebben te Algiers. In Spanje is de plaats van de groene streep in het spectrum der corona nauwkeurig gemeten. Op verscheiden plaatsen heeft men ook fotografieën genomen in 't bijzonder om onbekende planeten binnen de baan van Mercurius te kunnen vinden. Wat voor wetenschappelijke uitkomsten de waarnemingen hebben opgeleverd, zal men overigens eerst later te weten kunnen komen.

KORTE MEDEDEELINGEN.

NEDERLAND.

Hr. Ms. „**Zeeland**", onder bevel van den kapitein ter zee H. F. Kouwenberg, aanvaardde den 4den Mei van Curaçao de terugreis naar Nederland, vervolgde de reis den 10den van St. Lucia, vertoefde van den 21sten tot den 23sten te Horta (Azoren), en liep den 31sten Mei te Nieuwediep binnen.

Hr. Ms. „**Nautilus**", onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee P. S. R. Wolterbeek, kwam den 9den Mei te Santa Cruz de Teneriffe aan, vertrok den 22sten Mei weder naar zee en arriveerde den 11den Juni te Cadix.

Hr. Ms. „**Noordbrabant**", onder bevel van den kapt. ter zee A. W. F. C. van Woerden, aanvaardde den 1sten Mei van Nieuwediep den kruistocht tot oefening der adelborsten der eerste afdeeling, vertoefde van den 2en tot den 11en te Rotterdam en van den 12en tot den 16en te Vlissingen, kwam den 23en te Christiania aan en vertrok van daar den 31en naar Nieuwediep, alwaar zij den 2en Juni aankwam, ten einde een electrische illuminatie te ontvangen, daar zij bestemd is gedurende de aanstaande zeilwedstrijden te Kiel te verblijven. Van daar wordt de reis door het Kaiser-Wilhelmkanaal naar Wilhelmshaven voortgezet, en van daar naar Nieuwediep teruggestoomd. Den 11de Juni vertrok het schip weder van Nieuwediep.

Hr. Ms. „**Koningin Emma der Nederlanden**", commandant kapt.-luit. ter zee J. Bollaan, kwam den 11de Juni te Nieuwediep aan.

De torpedoboot „**Hydra**" heeft 25 Mei jl. hare proeftochten gehouden. Het contract bedong bij een belasting van 16½ ton, 23 mijl gedurende 3 opeenvolgende uren bij goede gelegenheid. De resultaten waren met een toelading van ruim 16½ ton, waarbij de diepgang V. 10.4 dM. en A. 11.2 dM. (*met* de schroef A. 19.4 dM.), 24.33 mijl gedurende 3 uur bij zeer gunstige gelegenheid, met ongeveer 1400 omw. en ± 1300 I.P.K.

Op 29 Mei is te Nieuwediep het oud-fregat „**de Ruyter**" voor slooping verkocht bij inschrijving, en toegekend aan de heeren F. H. de Goeij, T. C. Bakker en J. Spruit, te den Helder,

voor de som van f 39685.00, hierbij inbegrepen de 10 % voor kosten.

DUITSCHLAND.

Te Danzig is onlangs te water gelaten de „Barbarossa", een nieuw pantserschip. De voornaamste bijzonderheden zijn als volgt:

Lengte over alles 125 M., tusschen de loodlijnen 115 M.; breedte 20.4 M.; diepgang 7.82 M.; waterverplaatsing 11080 ton. Het is over ⅔ van de lengte beschermd vanaf den steven; het pantser is van Kruppstaal, dik van 305 mM.—152 mM., hoog 2 M.; 3 vert. machines van triple exp., 13000 I.P.K., 18 mijl met geforc. trek; kolen 6000 ton, zoo noodig 7000 ton. Bewapening IV kns. van 24 cM. snelv. in 2 gesloten torens, XVIII kns. van 15 cM., 12 in kazematten, 6 in torens, XII van 8.8 cM. voor het bovendek, XII van 3.7 cM. in de marsen; 5 onderwaterlanceerinrichtingen.

(*le Yacht*).

De gepantserde kruiser „A", op stapel gezet te Kiel 1 Dec. 1896, is 22 Maart te water gelaten. Hij is van hetzelfde type, maar een weinig kleiner dan de „Fürst Bismarck", die beschouwd wordt als te machtig voor de diensten die hij behoeft te verrichten.

De voornaamste afmetingen zijn:

Lengte tusschen de loodlijnen 120 M., breedte 19.6 M., diepgang achter 7.33 M. Deplacement 8868 ton.

(*le Yacht*).

De oudste torpedobooten, n.l. 6 van 50 ton, 3 van 75—90 ton en één van 80 ton waterverplaatsing, zullen verkocht worden, nu ze door SCHICHAU-booten vervangen zijn.

ENGELAND.

16 Mei is te water gelaten bij FAIRFIELD de gepantserde kruiser „Aboukir". De voornaamste bijzonderheden zijn: lengte tusschen de loodlijnen 134.1 M., breedte 21.34 M., diepgang 8 M., waterverplaatsing 12000 ton. De bescherming bestaat uit een gordel van nikkelstaal van 3.5 M. hoogte, waarvan 1.52 M. beneden de waterlijn; die gordel eindigt op 36.6 M. van voren en 27.4 M. van achteren, afgesloten door dwarsschotten van 12.7 mM. en de zijden voor zijn geblindeerd met 50 mM., hetgeen voor een schip, dat bestemd is jagende te vechten, zeer weinig is. Het pantserdek is over het geheele schip van 76—50 mM.

2 vert. machines van triple exp., 4 cylinders, 30 BELLEVILLE-ketels, nieuw systeem, in 4 aparte compartimenten, zullen met 21000 I.P.K. 21.5 mijl verzekeren. Het kolenlaadvermogen in normale omstandigheden is 800 ton, anders 2000. Bewapening II kns. van 234 mM. in barbette, XII kns. van 152 mM. snelv. in gepantserde kazematten, XIV kns. van 76 mM., V kns. v. 47 mM., 2 onderwaterlanceerinrichtingen.

(*le Yacht*).

De gepantserde kruiser **„Drake"** van 14000 ton, 30000 I.P.K. en 23 mijl, zal October 1900 te Portsmouth te water gelaten worden, terwijl de gepantserde kruiser **„Essex"**, van 9800 ton, 22000 I.P.K. en 23 mijl, zoo mogelijk voorjaar 1901 te Pembroke van stapel zal loopen. (*le Yacht*).

De torpedobootjager **„Ostrich"** van 300 ton, 6000 I.P.K. en 30 mijl, is 22 Maart bij de Fairfield-Mij. te water gelaten. (*le Yacht*).

Het pantserschip **„Benbow"** zal zijn beide kanonnen van 413 mM. (111 tons) verwisselen tegen twee van 343 mM. (67 tons).

De **„Inflexible"** (14 mijl) hoewel reeds 25 jaar oud, zal een secundaire moderne snelvuurbatterij ontvangen.

De **„Achilles"** (9800 ton, 14 mijl), reeds 12 jaar buiten dienst te Portsmouth, zal getransformeerd worden tot een drijvend depot voor torpedo's. (*le Yacht*).

Het pantserschip **„Sans Pareil"** zal te Chatham moderne kanonnen van 50 ton of 30.5 cM. ontvangen, in plaats van de beide verouderde kanonnen van 111 ton of 413 mM.

De **„Imperieuse"** krijgt 152 mM. snelvuurkns., in plaats van 152 mM. achterlaad. (*le Yacht*).

De nieuwe 30.5 cM. **staaldraadkanonnen** van VICKERS zijn op de „Excellent" beproefd en voldeden zeer goed. De twee laatste schoten werden in 51 seconden afgevuurd. (*le Yacht*).

VICKERS heeft voor de **nieuwe 30.5 cM. kns. $L/_{40}$** van 50 ton, nieuwe affuiten geconstrueerd, die bij beproeving zeer goed voldeden en op de nieuwe aan te bouwen schepen zullen ingevoerd worden. Het is nu mogelijk het 385.6 K.G. zware proj. in alle standen van den vuurmond te laden, en kan dus het richten steeds door en vlugger geschieden. (*le Yacht*).

Den 26sten Mei werd het oude pantserschip **„Belle Isle"** als schijf gebruikt voor H. M. „Majestic". De „Belle Isle" lag geankerd nabij Silsey op ondiep water, ten einde het lichten niet te bezwaarlijk te doen zijn. Zoeklichten, geschut, enz. waren vervangen door „dummy's", terwijl voor een gedeelte der bemanning poppen waren opgesteld.

Nadat de „Majestic" voldoende genaderd was, begon zij de „Belle Isle" onder vuur te nemen met zwaar en licht geschut; nadat de rook was opgetrokken, bleek zij reeds zwaar gehavend te zijn. De schoorsteen was verdwenen en een groot gedeelte van den bovenbouw vernield, terwijl de vlammen op verschillende plaatsen uitsloegen. Nadat de brand gebluscht was, werd de citadel aangevallen, welke voorzien is van een oude pantsering

met een teakhouten ruggesteun, volgens berekening in weerstand gelijkstaande met 6 inch geharveyiseerd staal. Uit de 12-inch barbette-kanonnen en met lyddiet-granaten van 6 inch werd gevuurd. Verscheidene projectielen doorboorden de pantsering op de waterlijn en plotseling zonk de „Belle Isle" op de zandbank onder haar; daar de diepte echter gering was, bleef zij als schijf nog goed bruikbaar. Een granaat kwam door een geschutpoort in de citadel, sprong, sloeg een gedeelte van het dak af, verbrijzelde het zoeklicht en stelde een groot aantal manschappen buiten gevecht, terwijl brug, kaartenhuis, enz. vernield werden. Een zware ijzeren waterkeering vóóruit werd over boord geslingerd.

Door een overstelpend granaatvuur werd alles boven het pantserdek verwoest.

In $3^1/_2$ minuut na de opening van het vuur stond het schip in brand.

Bij het onderzoek bleek dat de pantsering van de citadel niet doorboord was en beneden het pantserdek geen schade was aangericht. Machinekamer en stookplaats waren niet geraakt en de brandbluschleiding, welke even voor den aanvang was te werk gezet, bekwam geen schade. Geen der masten was weggeschoten en aan de zware bewapening geen averij.

Het navolgend aantal schoten werd gedaan:

12 inch kanonnen	à 850 lb.,	aantal 16,	kosten 1600	pd. st.
6 „ „	„ 100 „	„ 180,	„ 1800	„ „
12 pds. „	„ 12 „	„ 360,	„ 720	„ „
3 „ „	„ 3 „	„ 540,	„ 520	„ „
	Totaal	1096,	4640	pd. st.

(*Naar de Illustrated Mail*).

Belangwekkende proeven zijn genomen omtrent het **sturen van torpedo's**, vanaf een bepaald punt door electriciteit zonder draad. Een model op verkleinde schaal, 1.22 M. lang, gaf zeer voldoende uitkomsten, zoodat de proeven op een eskader zullen worden voortgezet. De uitvinder is M. VARICAS.

Door de Admiraliteit worden de plannen bestudeerd van een **onderzeesch vaartuig**, uitgevonden door M. HOWARD, waarbij na het lanceeren der torpedo de explosie nog eenigen tijd wordt vertraagd, voldoende om aan het vaartuig gelegenheid te geven zich te verwijderen, waarom het vaartuig zich even gemakkelijk vooruit als achteruit moet kunnen bewegen. (Blijkbaar wordt een soort van schoktorpedo bedoeld. Red.) (*le Yacht*).

Pantserfregat „**Warrior**" en kruiser 2^e^ kl. „**Boadicea**" worden geschrapt uit de schepenlijst.

Het slagschip 1^e^ kl. „**Trafalgar**" en de kruiser 1^e^ kl. „**Narcissus**" worden toegevoegd aan het artillerie-instructieschip „Excellent", als zeevarend oefeningsschip. (*Mitth.*).

Al meer en meer wint in Engeland de meening veld, dat de keuze van den **Belleville-ketel** voor de Engelsche oorlogsschepen geen gelukkige is geweest. Veelvuldig voorkomende defecten aan de wijde pijpen die scheurden, tengevolge van kromtrekken, stelden de ketels een geruimen tijd buiten dienst; dit is mede het gevolg van de inrichting waardoor 10 pijpen, elk van 2.7 M. lang, met de einden aan elkaar verbonden en daardoor samen een geheel vormen. Deze pijpen zijn te wijd om ze te stoppen; maar zelfs al kon men dit doen, dan zou een aldus afgesloten pijp spoedig gloeiend worden en verbranden. Ook het kolenverbruik van de BELLEVILLE-ketels is zeer tegengevallen, waarom men later de bezuinigers (économiseurs) op de ketels aanbracht. Dit waren eigenlijk kleine BELLEVILLE-ketels op zichzelf, zoodat het verwarmend oppervlak nu aanmerkelijk vergroot werd met opoffering van de gewichtsbesparing, die de BELLEVILLE-ketels aanvankelijk ten opzichte van de vlampijpketels gegeven hadden.

Het bericht omtrent de torpedoboot „**Viper**" in „Engineering" betreft meer hetgeen werd verwacht dan wel hetgeen werd verkregen. Bij een onlangs (na het verschijnen van het bericht in „Engineering") gehouden officiëelen proeftocht zijn de resultaten zeer tegengevallen. Het gemiddelde der 6 beste runs op de 3 uurs-vollekrachtproef gaf $34^1/_2$ mijl met $\pm$ 11000 I.P.K. (gegist), bij een gemiddelde snelheid over de 3 uur van $33^1/_4$ mijl (knots), hetgeen verre beneden de verwachting was.

De destroyer „**Albatross**" van de firma THORNYCROFT, sedert ongeveer 2 jaar aan het sukkelen met de vollekrachtsproeftochten, werd onlangs overgenomen met $31^1/_2$ mijl (contractsnelheid 32 mijl). De „Viper" heeft YARROW-, de „Albatross" THORNYCROFT-ketels. *(Ingezonden).*

De torpedojager „**Peterel**" heeft op den 3-uurs proeftocht 30.05 mijl gehaald; met 6 runs op de gemeten mijl gemiddeld 30.09. Kolenverbruik 1.04 K.G. p. uur p. I.P.K. *(le Yacht).*

FRANKRIJK.

De kruiser 1e kl. „**Guichen**" deed een tocht van Toulon naar Brest in 4 dagen met een gemiddelde snelheid van 18 à 19 mijl. Deze kruiser is bij 8000 ton waterverpl. het snelste oorlogsschip zijner grootte. *(Mitth.).*

Een aanvang zal worden gemaakt met de verbouwing van het pantserschip „**Dévastation**". Door het verstrekken van BELLEVILLE-ketels wordt 200 ton gewichtsbesparing verkregen. Ook zal de meer moderne artillerie van IV 274 mM. kns. (model 1893), en X 100 mM. snelvuurkns. belangrijke vermindering van gewichten geven. *(Mitth.).*

Torpedoboot „**Lansquenet**" liep bij binnenkomen te Boulogne

op een onder water staanden houten paal, waardoor de stuurboordsschroefas afbrak.

De onderzeesche boot „**Narval**" heeft na monteering harer 4 lanceerinrichtingen, systeem DRZEWIECK, ter reede van Cherbourg met goed gevolg torpedo's gelanceerd.

In plaats van het oefeningsschip der adelborsten „**Iphigénie**" zal het daarvoor ingerichte transportschip „Tonkin" in het vervolg als opleidingsschip dienst doen. (*Mitth.*).

De kosten van het plan tot **vergrooten der vloot** zullen met inbegrip van de kosten van een onderzeeschen kabel en enkele andere posten 900 millioen francs bedragen, verdeeld over 7 jaar tot 1907.

Aangebouwd zou worden voor 716.500.00 frs., nl.:

6	pantserschepen van	14865 ton,	18 mijl.
5	gep. kruisers „	12600 „	22 „
28	torpedoverwoesters.		
112	torpedobooten.		
26	onderzeesche booten.		

ITALIË.

De torpedojager „**Lampo**", van 320 ton, van SCHICHAU, deed zijn eersten proeftocht, waarbij een gemiddelde snelheid van 31,3 mijl werd behaald. Van dit type zijn 3 op dezelfde werf en 5 in Italië in aanbouw. (*le Yacht*).

De IV kns. van 203 mM. van het pantserschip „**Benedetto-Brin**", van 13000 ton, 20 mijl, zullen niet in torens maar in kazematten worden opgesteld. (*le Yacht*).

De torpedoboot „**Pellicano**" van 150 ton heeft met 2683 I.P.K. een vaart behaald van 23,05 mijl. (*le Yacht*).

De plannen zijn gereed voor het **nieuwe type pantserschip**. Deze schepen zullen 8500 ton verplaatsen: afmetingen: 134,7 M. lang, 19 M. breed; gepantserd met 152 mM. staal (systeem TERNI). Vaart 20 mijl. Bewapening XII à 20,3 cM. in torens en in de breede zij verscheidene kanonnen van 7,6 cM.

Er is sprake van een **nieuwe explosief-stof**, met 28 maal meer uitwerking dan dynamiet! De detoneerende eigenschap zou gebaseerd zijn op ontleding door electriciteit van water onder grooten druk. (*le Yacht*).

De laatste beproeving van **pantserplaten** volgens bepaalde bewerking vervaardigd te Terni heeft goede resultaten gegeven. De eerste plaat van 110 mM. werd noch doorboord noch gescheurd door 3 schoten met een kn. v. 12 cM. met een V_0 van 575 M. p. sec., terwijl geheel dezelfde resultaten werden verkregen met de plaat van 67 mM., beproefd met een kn. van 7.6 cM. met eenzelfde snelheid. (*le Yacht*).

De bewapening van het pantserschip **„Regina Margherita"**, in aanbouw te Spezzia, zal vermeerderd worden met middelbaar snelvurend geschut, daar dit geschut zulk een hooge waarde heeft voor den strijd. Bij de II kns. v. 30,5 cM. en de X van 20,3 cM., snelv. paarsgewijze in vijf torens opgesteld, zal men XII kns. v. 15,2 cM. snelv. en VIII kns. v. 7,5 cM. voegen, behalve de reeds bepaalde 16 kns. v. 7,5 cM. en VIII v. 4,7 cM. (*le Yacht*).

JAPAN.

29 Maart is bij ARMSTRONG de gepantserde kruiser **„Iwate"** te water gelaten. De voornaamste bijzonderheden zijn:

Lengte 121.9 M. tusschen de loodlijnen, breedte 20,85 M., diepgang 7,4 M., waterverplaatsing 9750 ton. De bescherming bestaat uit een volkomen gordel van KRUPP-staal van 178-88. 2 vert. machines triple exp. en BELLEVILLE-ketels van het laatste type zullen 14500 I.P.K. ontwikkelen, waardoor een snelh. v. 20,75 mijl wordt verkregen met geforc. trek. Kolenlaadvermogen 1600 ton. De bewapening zal bestaan uit IV kns. v. 20,5 cM. in paren in barbette voor en achter, XXV kns. van 15.2 cM. snelv., XII van 7,6 cM. snelv., VIII van 4,7 cM., IV torp. lanceerinrichtingen. (*le Yacht*).

RUSLAND.

Slagschip **„Cesarevic."** Lengte 110 M., breedte 23.2 M., waterverpl. 12900 ton. Het gordelpantser is 203 mM., voor en achter 101 mM. Hierboven is tot aan het opperdek een zijpantser van 151 mM. aangebracht. De kazematten worden beschermd door 151 mM., de barbetten door 253 mM. pantsering. Bewapening: IV 30.5 cM., XII 15, X 7.6 cM. en 28 kleinere snelvuurstukken, benevens 6 lanceerinrichtingen, waarvan 2 onder water.

De pantserschepen **„Borodino"** en **„Orel"** zijn zusterschepen van de **„Cesarevic."** Zij zijn 2.4 M. langer en verplaatsen 700 ton meer; het zijpantser is 25 mM. dikker. Alle drie de schepen hebben een 37 mM. dikke pantsering tegen torpedoaanvallen. (*Mitth.*).

Kruiser **„Warjag"** krijgt 30 NICLAUSSE-ketels, met 148.3 M^2 roosteroppervlak en 5863 M^2 verwarmend oppervlak. Gedurende 12 uur moet 20000 I.P.K. ontwikkeld worden. De afmetingen zullen zijn: lengte 122 M., breedte 15 M., diepgang 6 M., waterverplaatsing 6500 ton. (*Mitth.*).

Het pantserschip **„General Admiral Apraxin"**, gestrand op de kust van Gothland, is vlot gebracht met behulp van den ijsbreker „Ermack."

De torpedobootjager **„Som"** liep bij haar officiëelen proeftocht 28 mijl, zijnde 1 mijl boven de contractvaart.

VEREENIGDE STATEN.

De twee torpedobootjagers **„Mac Donough"** en **„Lawrence"**, van 435 ton, 8000 I.P.K. en 30 mijl, zullen spoedig te Weymouth van stapel loopen. (*le Yacht*).

Op de werf „Newport new shipbuilding and drydock Cy.", zijn de eerste door deze firma gebouwde groote pantserschepen te water gelaten, n.l. de „Kearsarge" en de „Kentucky", terwijl daar nog op stapel staan de zusterschepen „Illinois" en „Missouri" en de monitor „Arkansas."

(*Deutsche Heereszeitung*.)

De „Plunger" zal bij Trigg te Richmond veranderd worden naar de plannen van de „Holland".

Eindelijk zijn de plannen vastgesteld van de reeds een jaar geleden toegestane 3 gepantserde kruisers. De waterverplaatsing zal zijn 13000 ton, diepgang 7,3 M., een pantsergordel langs het geheele schip, waar boven zich een reduit verheft voor de kanonnen van 15.2 cM. De schepen zijn met hout gedubbeld en gekoperd. Drie machines zullen 22000 I.P.K. ontwikkelen en 23 mijl met geforceerden trek. Kolenvoorraad 2000 ton. Bewapening: IV à 203 mM., paarsgewijze in torens voor en achter, XIV à 152 mM., XVIII à 75 mM., XXIV à 57 en 47 mM.

De pantserschepen krijgen 13500 ton waterverplaatsing en 18 mijl snelheid; hun bewapening zal zijn: IV kanonnen à 305 mM., IV à 203 mM., zoodanig in torens opgesteld, dat zij het vuur van de zwaardere stukken niet hinderen; XIV à 152 mM. snelvuur.

Op de slagschepen „Pennsylvania", „New Jersey" en „Georgia" wordt een door electriciteit gedreven waschinrichting gemaakt. Aan de officieren aan boord is het vergund zonder kosten hun waschgoed aldaar te doen wasschen. Wegens ruimtegebrek kan deze vergunning niet voor de geheele bemanning worden uitgebreid.

Terwijl in Maart 1899 bepaald was, dat alle schepen, zoowel slagschepen als kruisers, gekoperd zouden worden, is men, op advies van de „Board of Construction", op deze bepaling terug gekomen. Alleen voor de kleinere kruisers bleef deze bepaling bestaan, voornamelijk omdat de houten dubbeling, die voor het koperen noodig is, de huid zooveel versterkt. Zoo beliep de „Bonaventure", die gekoperd was, bij hare stranding letterlijk geen schade, terwijl de „Charleston", die ongekoperd was, bij 't op een rif loopen gezonken is.

De nadeelen van het koperen, die het eerst genomen besluit deden intrekken, zijn:

1e. de groote moeite om de koperen dubbeling goed aan te brengen, zoodat er geen galvanisch contact ontstaat in zeewater. Geschiedt dit aanbrengen niet *met de grootst mogelijke zorg*, dan zijn aanzienlijke herstellingen er het gevolg van;

2e. dat alle herstellingen aan de huid van een gekoperd schip veel lastiger zijn uit te voeren dan bij een niet gekoperd schip;

3e. dat de bevestiging der houten dubbeling op de tegenwoordig in gebruik zijnde geharde pantsers zeer bezwaarlijk is

en het pantseroppervlak door 't groot aantal gaten zeer veel van zijn sterkte verliest;

4°. dat de kosten van aanbouw ongeveer met $7^1/_2$ % verhoogd worden, hetgeen voor een schip van f 10.000.000 een bedrag geeft van f 750.000. — ;

5°. meerdere waterverplaatsing (grooter gewicht) en dus voor eenzelfde vaart grooter machinevermogen en grooter kolenverbruik, terwijl een niet gekoperd schip van deze waterverplaatsing dit meerdere gewicht nuttiger kan gebruiken voor grooter kolen- of munitie-voorraad, enz.

Ook gold als overweging, dat het beste hout voor de dubbeling, namelijk teakhout, niet in Amerika groeit en daarom vervangen wordt door het minder harde en minder duurzame Georgia-pine.

In de laatste tien jaren zijn dan ook van alle groote Staten te zamen, slechts *drie* slagschepen gekoperd, terwijl van de kruisers over datzelfde tijdsverloop mogelijk 50 % gekoperd zijn. De grootste en de gepantserde kruisers zijn echter vrijwel alle ongekoperd.

Aangaande de voorloopige beproeving der dubbeltorens aan boord van het slagschip **„Kearsarge"**, schrijft de „Army and Navy Journal":

> Contrary to what seems to be the general understanding, the recent trial did not by any means prove conclusively, that the experimental superimposed turret system is a succes. Neither did it tend to show in any way, that the system is a failure; the trial simply demonstrated that so far as the mechanical parts of the turret were concerned, there was nothing of importance which could be criticized. No victory has been won by the advocates of the turret; and its opponents have not shown the new system is a failure.

Deze laatsten, de tegenstanders namelijk, voeren tegen dit dubbeltorensysteem aan, dat bij een frontgevecht de „Kearsarge" en de „Kentucky" slechts met twee kanonnen van 8" vuur kunnen geven, tegen de „Jowa" en de drie schepen type „Oregon" uit vier en dat zij bij een vuren dwars alléén dan evenveel vuur kunnen geven, wanneer zij slechts aan ééne zijde tegenstanders hebben.

15 Mei is bij W. R. Trigg te Richmond te water gelaten de torpedoboot **„Thornton"**, van 165 ton, 53.5 M. lengte, 5.18 M. breedte en 1.42 M. diepgang; 2 vert. machines triple expansie; 3 pijpketels zullen bij 3000 I.P.K. 25 mijl moeten geven.

De bemanning zal zijn 29 man met officier.

(*le Yacht*).

Men zal met het nieuwe springmiddel **„thorite"** een proef nemen, om na te gaan, welke uitwerking een hiermede gevulde

granaat op een schip heeft, en hiertoe met een kanon v/25.4 cM. op 275 M. afstand een schot doen op een schijf, die een stuk van een gepantserd schip voorstelt, doordat zij samengesteld wordt uit 254 mM. verticaal pantser en twee horizont. pantsers van 76 mM.

(le Yacht).

Met vier tegen één stem is door het comité van aanbouw besloten, op de drie verleden jaar toegestane slagschepen en op de twee voorgestelde de bewapening te wijzigen en als volgt op te stellen: IV kns. v/30.5 cM., paarsgewijze, voor en achter in torens, VIII 20.3 cM. kns., eveneens paarsgewijze, in vier torens op de vier hoeken van den bovenbouw, en X of XII 15.2 cM. kns. Hierdoor wordt er 350 ton meer gewicht aangebracht, dat gevonden wordt door de waterverplaatsing wat te vergrooten door de lengte op 132.6 M. te brengen.

(le Yacht).

Men heeft op de „**Kearsarge**" met de kns., opgesteld in de dubbele torens, dus II kns. v/30.5 cM. en II kns. v/20.3 cM., tegelijk gevuurd, zonder dat zich eenige bijzonderheid hierbij voordeed.

(le Yacht).

Te Indian-Head heeft men een Krupp-pantserplaat van de C°. Bethlehem, dik 228 mM., lang 3.7 M. en hoog 2.15 M., met een kn. v/20.3 cM. beproefd. Het projectiel van 113 K.G. had een V_0 van 575 M/sec. Er werden 4 schoten gedaan, alle projectielen braken, de plaat scheurde niet en de maximum-indringing was 75 mM. De resultaten werden dan ook als bevredigend aangenomen.

(le Yacht).

Het Dep. van Marine is bezig op verschillende plaatsen van de wereld kolendepots op te richten. Het Gouvernement van Liberia heeft een punt op haar kust voor dit doel afgestaan; te Honolulu is men reeds bezig de benoodigde inrichtingen aan te brengen.

(le Yacht).

SPANJE.

Te Cadix is te water gelaten een kleine kruiser, waarvan het bedrag door inschrijvingen bij elkaar is gebracht door de Spanjaarden in Amerika en die den naam „**Estramadura**" heeft gekregen. Afmetingen: 88 M. lang, 11 M. breed, 2030 ton waterverplaatsing. Vaart 17.5 mijl met gewonen, 20 mijl met geforceerden trek. Bewapening IV à 14 cM., IV à 10 cM., IV à 5.7 cM., alle snelvuur.

Een groot aantal schepen, 5 kruisers, 7 kanonneerbooten, 4 torpedokanonneerbooten en 4 torpedobooten zullen worden **ontwapend** en voor andere doeleinden gebezigd, ten einde slechts die schepen te behouden, noodig voor de verdediging van het moederland.

(le Yacht).

NOORWEGEN.

31 Maart is bij Armstrong te water gelaten de kleine kruiser „**Norge**" van het type „Harald Haarfagre".

Lengte 82 M., breedte 16 M., diepgang 5.1 M. en deplacement 3850 ton.

De pantsering bestaat uit een gordel van geharveyiseerd staal van 152 mM. en gepantserd dek van 50 mM. 2 verticale machines van het triple-expansie-systeem en Yarrow-waterpijpketels zullen 4500 I. P. K. geven voor een snelheid van 16.5 mijl.

De bewapening zal bestaan uit II kns. van 210 mM., in nikkelstalen torens van 152 mM. dikte, voor en achter, VI kans. van 150 mM. in kazematten van 127 mM. dikte, VIII kns. van 76 mM., VI van 47 mM. en 2 onderwaterlanceerinrichtingen. Dit schip is het derde van zijn soort en een vierde staat al op stapel.

(*le Yacht*).

TURKIJE.

De torpedoboot „**Seham**", 85 ton en 22 mijl is nabij Beyrout vergaan tengevolge van een ketelontploffing; de equipage, bestaande uit 2 officieren en 27 man, is geheel omgekomen.

LIBERIA.

De beide kanonneerbooten, de geheele marine van de republiek uitmakende, zijn terzelfder tijd ongeveer verloren gegaan.

De „**Gorronomonah**" is gezonken, liggende op de reede, de „**Rocktown**" leed schipbreuk op de St. Pauls Rivier. (*le Yacht*).

MARINE-BEGROOTING VOOR HET DIENSTJAAR 1900.

ONTWERP VAN WET.

Artikel I.

De navolgende artikelen van het VIde hoofdstuk der begrooting van Staatsuitgaven voor 1900 (Departement van Marine) worden verhoogd, als:

Artikel 13. Aanschaffing van alle materialen, uitgezonderd steenkolen; aanschaffing, aanbrenging en herstelling van alle inrichtingen, werktuigen en voorwerpen, benoodigd tot den aanbouw, de aftimmering, de toetuiging, de uitrusting, het onderhoud en de herstelling van 's Rijks schepen en vaartuigen;

kosten van herstelling van 's Rijks schepen en vaartuigen bij particulieren; kosten van materieel der werfscholen, kosten van dokhuur, vervoer, bereiding en keuring, met *tienduizend gulden* (f 10.000) en daardoor gebracht op *een millioen zevenhonderd drie en dertig duizend vijfhonderd vijf en twintig gulden* (f 1.733.525).

Artikel 17. Aanschaffing en herstelling van scheeps-stoomwerktuigen en ketels, daarvoor benoodigde materialen en voorwerpen, machinekamer-behoeften: kosten van vervoer, van toezicht bij de vervaardiging en van beproeving, met *vijf duizend gulden* (f 5000) en daardoor gebracht op *driehonderd acht en negentig duizend tachtig gulden* (f 398.080).

Artikel 18. Aanschaffing van steenkolen; kosten van vervoer, laden en lossen, met *honderd vijftig duizend gulden* (f 150.000) en daardoor gebracht op *vijfhonderd een en tachtig duizend gulden* (f 581.000).

Artikel 19. Kosten buitenslands gemaakt, tot herstelling, toetuiging en uitrusting van schepen, uitgezonderd steenkolen; kosten van vervoer en toezicht, met *vijf duizend gulden* (f 5000) en daardoor gebracht op *zestig duizend gulden* (f 60.000).

Artikel 26. Vaste traktementen van het korps zee-officieren met *acht duizend zevenhonderd vijftig gulden* (f 8750) en daardoor gebracht op *driehonderd vier en zestig duizend achthonderd vijf en negentig gulden* (f 364.895).

Artikel 27. Vaste traktementen van het korps officieren van administratie, met *twaalfhonderd gulden* (f 1200) en daardoor gebracht op *vier en vijftig duizend vijfhonderd twee en zestig gulden* (f 54.562).

Artikel 28. Vaste traktementen van het korps officieren van den geneeskundigen dienst, met *tweeduizend gulden* (f 2000) en daardoor gebracht op *negentig duizend driehonderd negen en zeventig gulden* (f 90.379).

Artikel 29. Vaste traktementen van officieren-machinist, met *achthonderd gulden* (f 800) en daardoor gebracht op *zes en twintig duizend driehonderd veertien gulden* (f 26 314).

Artikel 30. Vaste traktementen van onderofficieren in het vaste korps, met *elfhonderd vijftig gulden* (f 1150) en daardoor gebracht op *zes en veertig duizend zeshonderd zeven en vijftig gulden* (f 46 657).

Artikel 31. Kosten voor het personeel der actieve zeemacht, bestaande in: zeetraktementen, soldijen en toelagen: traktementen van de geëmbarkeerde officieren der mariniers: traktementen, toelagen, soldijen, vergoedingen en tegemoetkomingen van de marine-reserve: premiën bij ernstexercitiën en andere practische oefeningen: voorschotten ter voorziening in de behoeften aan kleedingstukken, kooigoederen, tabak, de betaling der reparatieloonen en alle overige daarmede verband houdende kosten: toelagen aan geneeskundig en pharmaceutisch personeel

der landmacht, voor diensten ten behoeve der zeemacht, met *honderd veertien duizend gulden* (f 114 000) en daardoor gebracht op *twee millioen honderd acht en veertig duizend zevenhonderd gulden* (f 2 148 700).

Artikel 41. Kosten van schafting der equipages en aanschaffing van zeep, van 's Rijkswege aan de schepelingen verstrekt wordende en alle daarop vallende kosten, waaronder ook begrepen, zeetraktementen van officieren, belast met het toezicht op de bereiding, zoomede voedingkosten van schepelingen, die tijdelijk aan den wal verblijven, met *acht en veertig duizend gulden* (f 48 000) en daardoor gebracht op *zevenhonderd elf duizend gulden* (f 711 000).

Artikel 2.

Ten gevolge van voorschreven verhoogingen wordt het totaal der IIde afdeeling van genoemde begrooting gebracht op *zes millioen negenhonderd een en zestig duizend vijfhonderd vijf en dertig gulden* (f 6 961 535), dat der IIIde afdeeling op *vier millioen vierhonderd negen en tachtig duizend negenhonderd acht gulden negen en zeventig cents* (f 4 489 908,79), terwijl het eindcijfer van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor 1900 wordt verhoogd tot *zestien millioen driehonderd een en veertig duizend tweehonderd zes en negentig gulden vier en een halven cent* (f 16 341 296,04^5).

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

Toen in het najaar van 1899 door de Regeering besloten werd een schip van groot charter naar de *Zuid-Afrikaansche wateren* te zenden, ten einde zoo noodig bescherming en bijstand te verleenen aan Nederlandsche onderdanen, was niet te voorzien van welken duur die zending zou zijn. De Regeering achtte het destijds alleen noodig met het oog op het grooter steenkolenverbruik en den hoogen prijs dier brandstof bij nota van wijziging op de toen in behandeling zijnde Marinebegrooting voor 1900 eene som van f 30 000 aan te vragen boven de bij artikel 18 geraamde som [1])

---

1) Zitting 1899—1900, 2, no. 42. Een wetsontwerp tot verhooging van het dienstjaar 1899 zal nader worden ingediend, wanneer de stand der fondsen voor dat jaar met meer juistheid bekend zal zijn.

Hoewel de oorlogsbodem, voor den dienst in de genoemde wateren aangewezen, aldaar reeds nagenoeg 5 maanden vertoeft, is nog niet aan te geven, wanneer deze daaraan kan worden onttrokken en de Regeering zou zich niet verantwoord achten dit ontijdig te doen, alleen om het verwijt te ontgaan, dat aan een oorlogsbodem eene bestemming is gegeven, in strijd met de aan de Volksvertegenwoordiging medegedeelde plannen, en dat als gevolg daarvan uitgaven moesten worden gedaan, welke bij de Marinebegrooting voor het loopende jaar niet werden toegestaan. Immers werd voor de reis naar de *Zuid-Afrikaansche wateren* aangewezen een oorlogsbodem, behoorende tot het zoogenaamd auxiliair eskader in *Nederlandsch-Indië*, welks kosten, ingevolge Koninklijk besluit van 27 Juli 1896 (Staatsblad n°. 141), ten laste der begrooting van *Nederlandsch-Indië* waren, terwijl de kosten dier zending, waarbij geenerlei Indische belangen betrokken zijn, ten laste der Staatsbegrooting moeten komen.

Die kosten bestaan in:

traktementen (vaste en zee-), soldijen en toelagen van het personeel, waarbij zij aangeteekend, dat, met het oog op de buitengewone kosten verbonden aan het verblijf in *Zuid-Afrika*, bij Koninklijk besluit van 2 Januari 1900, n°. 26, bepaald werd, dat het personeel zou blijven in het genot van verhoogde zeetraktementen en -soldijen, als voor verblijf tusschen de keerkringen vastgesteld;

schafting van het personeel, te verkrijgen zoowel door rechtstreekschen aankoop buitenslands als door periodieke zending van *Nederland* uit;

verbruiksartikelen en machinekamerbehoeften, waarin mede door toezending uit *Nederland* wordt voorzien;

steenkolen;

zoomede, bij eventueele dringende behoefte, verbruiksartikelen en machinekamerbehoeften, door aankoop buitenslands verkregen.

De indiening van het hiernevensgevoegde ontwerp van wet tot verhooging van de Marinebegrooting voor het dienstjaar 1900 met f 345 900,00 beoogt in de eerste plaats de wettelijke sanctie te verkrijgen op den door de Regeering onder den drang der omstandigheden genomen maatregel, om, met afwijking dier begrooting, een oorlogsbodem te doen verblijven in de *Zuid-Afrikaansche wateren*, en in de tweede plaats de gelden beschikbaar te krijgen, ten einde de uitgaven te kunnen bestrijden, welke door het verblijf aldaar gedurende het dienstjaar 1900 veroorzaakt worden. Aannemende, dat die bodem gedurende acht maanden van het loopende jaar, derhalve tot 1 September 1900, aldaar zal gestationneerd zijn, wordt de navolgende verhooging voor verschillende begrootingsartikelen noodig geacht, en wel:

Art. 13,	gewone verbruiksartikelen . . .	f 10 000
„ 17,	machinekamerbehoeften	5 000
„ 18,	steenkolen	150 000
„ 19,	verbruiksartikelen en machinekamerbehoeften enz. buitenslands . . .	5 000
„ 26,	vaste traktementen (zeeofficieren) . .	8 750
„ 27,	idem (officieren van administratie). .	1 200
„ 28,	idem (officieren van den geneeskundigen dienst)	2 000
„ 29,	idem (officieren-machinist) . . .	800
„ 30,	idem (onderofficieren in het vaste korps)	1 150
„ 31,	zeetraktementen, soldijen, toelagen .	114 000
„ 41,	schafting	48 000

Met betrekking tot het hooge cijfer voor den aankoop van steenkolen uitgetrokken, moge het vergund zijn op te merken, dat de prijs van dat artikel geheel beheerscht wordt door den meerderen of minderen voorraad ter plaatse van aankoop, en dat te Lourenço Marques tot zelfs 95 shilling per ton moest besteed worden.

De Minister van Marine,
RÖELL.

BOEKAANKONDIGING.

Kennis der stenografie een eisch des tijds, door W. J. ASBEECK BRUSSE, 1e Luit. der Inf. O.-I. L. — Haarlem, ERVEN LOOSJES, 1900. Prijs *f* 0.25.

Stenografie in het Leger, door M. A. BONT. (Overgedrukt uit de „Militaire Spectator").

Welk stelsel van stenografie is het meest geschikt voor invoering bij ons onderwijs en voor elk ander doel? (Overgedrukt uit het „Tijdschr. voor Onderwijs en Opvoeding").

Verslag over de Vereenigingsjaren 1896—1899 van het „Opleidingsschip voor de handelsvaart" te Rotterdam.

Considérations critiques sur la guerre Turco-Grecque de 1897, par F. A. C. RUIJSCH. — 's-Gravenhage, M. VAN DER BEEK. Prijs *f* 0,60.

In bovengenoemd vlugschrift geeft de schrijver in de Fransche taal een kort verslag van de aanleiding tot en den loop van den Grieksch-Turkschen oorlog. De herhaalde nederlagen der Grieken worden, behalve aan de numerieke meerderheid der Turken, vooral toegeschreven aan de goede discipline in het

Turksche leger en het gemis aan tucht bij de Grieken. Schrijver wijdt eenige bladzijden aan de betooging, dat een goede strenge tucht ten slotte altijd zal zegevieren over groote dapperheid zonder discipline, (hetgeen in deze dagen in Zuid-Afrika helaas maar al te duidelijk blijkt). Waarom de Grieksche vloot, die zeker ruim opgewassen was tegen de Turksche, zoo weinig actief is opgetreden, wordt niet vermeld.

De reden van het schrijven van dit boekje in het Fransch is ons onbekend. Het komt ons echter voor, dat het meermalen merkbaar is, dat schrijver geen Franschman is.

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten. Beschrijvingen enz. door het Ministerie van Marine, Afd. Hydrographie.

No. 136. Golf van Tomini. Oostkust Celebes van Tg. Toeladenggi tot Tg. Pandjang, op 1 : 150.000.
's-Gravenhage, Januari 1900. Prijs *f* 0.55.

No. 137. Golf van Tomini. Oostkust Celebes van Tg. Pandjang tot P. Limba, op 1 : 150.000.
's-Gravenhage, Januari 1900. Prijs *f* 0.70.

No. 35. Plannen van Ankerplaatsen op de Westkust van Sumatra. Blad I. Groote correctiën 1900. Prijs *f* 1.65.

No. 119. Plannen van Ankerplaatsen Kleine Soenda Eilanden. Blad III. Groote correctiën 1900. Prijs *f* 1.55.

No. 204. Noordzee. Zeegaten van Brouwershaven en Zieriksee, op 1 : 50.000. Groote correctiën April 1900. Prijs *f* 2.10.

No. 28. Westkust Sumatra. Singkel tot Ilir. op 1 : 250.000. Nieuwe uitgave met groote correctiën. April 1900. Prijs *f* 1.40.

No. 155. Noordkust Nieuw-Guinea. op 1 : 1.000.000. Nieuwe uitgave met groote correctiën, April 1900. Prijs *f* 1.35.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Schetskaarten van Nederlandsch Oost-Indië.

No. 40.

a. Westkust Celebes. Baai van Mamoedjoe, op 1 : 50.000.
b. Noordkust Celebes. Reede Amoerang, op 1 : 22.000.
c. Westkust Nieuw-Guinea. Reede Atja Toening, op 1 : 30.000.
d. Westkust Celebes. Baai van Beling-Beling, op 1 : 50.000.
e. Noordkust Celebes. Reede Menado, op 1 : 15.000.

f. Westkust Celebes. Baai van Pasang Kajoe, op 1 : 50,000.
g. Valsche Pisangs. Noordkust Daram, op 1 : 20.000.

's-Gravenhage, April 1900. Prijs *f* 0.25.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Beschrijving der Nederlandsche Zeegaten. Deel IV, IJmuiden en Texel. Derde druk, 1900. Prijs *f* 0.50.

No. 66. Java-Zee en aangrenzende Vaarwaters. Blad 2, op 1 : 1.000.000. Nieuwe uitgave April 1900. Prijs *f* 1.55.

No. 85. Noordkust Java. Blad VIII, Eiland Bawean tot Westervaarwater Soerabaia, op 1 : 200.000.
Nieuwe uitgave Mei 1900. Prijs *f* 1.40.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Mededeelingen op zeevaartkundig gebied over Nederlandsch Oost-Indië, Nos. 18 en 19.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Circulaires voor de Zeemacht.

B 196. Vaststelling van 1.60 M. als minimum-lengte voor schepelingen en mariniers die in aanmerking wenschen te komen als kanonnier 2e klasse.

D 197. Verkrijgbaarstelling beschrijving pantserdekschepen „Utrecht", „Gelderland" en „Noord-Brabant".

C 198. Verkrijgbaarstelling Dictaten in gebruik bij 't Kon. Inst. v. d. Marine, *Stuurmanskunst* (Miswijzing Kompassen) en *Scheepsbouw*.

D 199. Bepalingen omtrent het schilderen der pantserdekschepen type „Holland" en „Utrecht".

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

Mutatiën gedurende de maand April 1900.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 1e kl.	J. C. Stam	Behoudt No. 24 in de ranglijst.		
id.	W. Bunge	Bij eindiging van zijn verlof op 1 April 1900 in de ranglijst geplaatst tusschen de luit. t. z. 2e kl. G. J. te Winkel en J. Tissot van Patot.		
id.	L. Hamming	eskader O. I. .	non-actief . . .	29 Maart.
Student	R. A. Tange	benoemd tot off. v. gez. 2e kl.		16 April.
Off. v. gez. 1e kl.	A. W. van der Velde	non-actief . . .	Buffel	12 „
id. 2e „	R. A. Tange	id.	Hospitaal W'o.	1 Mei.
id.	J. H. Roelants . . .	Bellona	non-actief . . .	16 „
id.	L. A. C. van Wely	non-actief . . .	Bellona	16 „
Kapitein t. zee	J. J. de Bruijne . .	eskader O.-I. .	non-actief . . .	26 Maart.
Luit. t. z. 2e kl.	C. A. Fock	id.	id.	27 „
id. 1e „	J. S. F. Gallaij . .	overleden a. b.	Friesland . . .	
Off. v. adm. 1e „	W. G. E. v. Druten	gepensionneerd		16 April.
Luit. t. z. 1e kl.	Jhr. H. L. Quarles van Ufford. . . .	Dufa	non-actief . . .	16 Mei.[1]
id.	P. G. J. Graaf van Hogendorp. . . .	non-actief . . .	Dufa	16 „ [2]
id.	C. A. Dominicus. .	Bulgia	non-actief . . .	1 „ [1]
id.	W. van Voss . . .	non-actief . . .	Bulgia	1 „ [2]
id. 2e „	A. F. Folkersma .	id.	Das	1 „
id. 1e „	W. F. de Booij . .	Marnix	Ged. te A'dam	21 Apr.[3]
Kap.-Luit. t. z.	A. L. Boelen	non-actief . . .	Kweeks. Leiden	1 Mei.[3]
Vice-Admiraal	C. ten Bosch . . .	gepensionneerd		1 „
Kapitein t. zee	W. J. P. v. Waning.	bevorderd tot	Schout-bij-nacht	1 „
Kap.-Luit. t. z.	J. van den Bosch.	id.	Kapitein ter zee	1 „
Luit. t. z. 1e kl.	R. O. J. Verschoor	id.	Kap-Luit. t. z.	1 „
id. 2e „	S. van Lennep . .	id.	Luit. t. z. 1e kl.	1 „
Schout-b.-nacht	P. Zegers Veeckens	Directie H'sluis	Directie A'dam	1 „ [4]
id.	W. J. P. v. Waning	non-actief . . .	Directie H/sluis	1 „ [5]

[1]) Eervol van het bevel ontheven. — [2]) Belast met het bevel. — [3]) Voor de torpedobooten Hydra en Scylla. — [4]) Eervol ontheven van en belast met de betrekking van Directeur en Comm. der Marine, enz. — [5]) Belast met de betrekking van Directeur en Command. der Marine enz.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*	
. t. z. 1e kl.	G. A. de Cocq	Argus	non-actief	1 Mei	[1]
id.	A. H. F. M. Latour	1e off. W/s. A/m	Argus	1 „	[2]
id.	P. J. Serlé	non-actief	1e off. W/s. A/m	1 „	
itein t. zee	J. van den Bosch	Hoofd v. h. vak v. Uitr. bij 's Rijks werf te H/sluis tevens Havenm. d. Marine aldaar	non-actief	1 „	[3]
.-Luit. t. z.	W. A. Palm	non-actief	Hoofd v. h. vak v. Uitr. bij 's Rijks werf te H/sl. tevens Havenm. d. Marine ald.	1 „	
., t. z. 1e kl.	J. A. M. Bron	Adj.-Chef v. d. Staf d. Zeem. te A/dam, tevens Adjud. v. d. Directeur en Commandant der Marine aldaar	non-actief	1 „	[3]
id.	W. Houwing	Dir. H/sluis en belast met de betrekking van Adjunct-Chef van den Staf der Zeemacht, tevens Adjud. v. d. Direct. en Command. der Marine en off. v. politie bij 's Rijks werf aldaar	Adjunct.-Chef v. d. Staf d. Zeem. te Amsterdam, tevens Adjud. v. d. Direct. en Command. d. Marine aldaar	1 „	
id. 2e „	W. B. K. Boom	non-actief	Dir. H/sluis en belast m. d. betr. van Adjunct-Chef v. d. Staf d. Zeem., tevens Adjud. v. d. Direct. en Comm. d. Marine en officier v. politie bij 's Rijks werf aldaar	1 „	
id. 1e „	A. J. Gooszen	non-actief	Das	1 „	[2]
id.	E. Coenen	W/s. H/sluis opleiding leerlingen-machinist	non-actief	1 „	[3]
r. adm. 2e „	J. Berkelbach van der Sprenkel	op z. verz. eerv. u. d. zeed. ontsl.		1 „	
it. d. mar.	J. M. Ente van Gils	officier-instructeur Kon. Inst. Korps		1 „	
t. t. z. 2e kl.	J. J. Oudemans	bevorderd tot Luit. t. z. 1e kl.		1 „	
lb. 1e kl.	W. C. A. Vink	„ „ „ „ 2e „		1 „	

[1] Eervol van het bevel ontheven. — [2] Belast met het bevel. — Eervol van zijne betrekking ontheven.

[illegible]
Hr. Ms. „Neptunus" in het bijzonder, door J. C. de Koek
Leeuwen, 1e Luitenant der Mariniers.........................
Plagiaat of oorspronkelijk Nederlandsch kortschrift, door A. W. Gr[illegible]
1e Luitenant-Adjudant der Infanterie.........................
Stenografie aan boord, door Palm.........................
Een opmerking, door W. C. van Panhuys.........................
Tenue in de tropen, door R.........................
Traité de nomographie, door F. J. Vaes.........................
Uit den krijgsraad, door Veritas. — (*Vervolg*).........................
Omvang van de rechtspraak bij de Zeemacht van 1887 tot en met [illegible]
door C. J. Blok.........................
Hr. Ms. „Friesland" te Lourenço Marques. (*Vervolg*).........................
Over X, den recensent mijner „Verhandeling over zeetactiek", [illegible]
C. Vreede.........................
Kimduiking.........................
Uit de pers.........................
Korte mededeelingen.........................

[illegible] *eland.* Beweging der vloot, 417. Proefl. torp.b. Hydra, 417. — [illegible] *land.* Te w. p.sch. Barbarossa 418, op st. gep. kr. A 418, verk. 10 torp.b. [illegible] *Engeland.* Te w. gep. kr. Aboukir, Drake en Essex, torp.j. Ostrich 41[illegible] verw. v. gesch. a.b. Benbow, Inflexible, Imperieuse en Sans Pareil 419, [illegible] Achilles 419, nieuwe aff. kan. 30,5 cM. L.40 419, schietpr. op [illegible] sturen torp. door electr. golv. 420, nieuw onderz. vaartuig 420, [illegible] 420, Beller.-ketels 421, turb. torp. Viper 421, torp.b.j. Albatross en Polecat [illegible] *Frankrijk.* Reis Guichard 421, verb. Devastation 421, averij Lansquenet [illegible] opl. sch. adelle Iphigénie 422, vergr. der vloot 422. — *Italië.* Proefl. [illegible] Lampo 422, op st. Benedetto-Brin 422, proefl. torp.b. Pellicano 422, [illegible] expl. stof 422, bepr. p.pl. 422, bew. Regina Margherita 423. — *Japan.* [illegible] gep. kr. Iwate 423. — *Rusland.* Slagsch. Cesarevic, Borodino en Orel [illegible] Warjag 423, stel bronzen p.sch. Apraxin 423. — *Ver. Staten.* Torp.j. Mac D[illegible] en Lawrence 423, te w. 4 gr. p. schepen 424, plannen 3 gep. kr. 424, [illegible] waschinr. a.b. slagsch. 424, koperen van schepen 424, dubbeltorens a.b. [illegible] sarge 425, te w. torp.b. Thornton 425, Thurlite 425, gew. bew. slagsch. [illegible] schietpr. a.b. Kearsarge 426, bepr. Kr. p. pl. 426, kolendep. 426. — [illegible] Te w. kr. Estramadura 426, ontw. schepen 426. — *Noorwegen.* Te w. [illegible] Norge 427. — *Turkije.* Ketelontpl. a.b. Scham 427. — *Liberia.* Verga[illegible] marine 427.

Marine-begrooting voor het dienstjaar 1900. (Verhooging der uitga[illegible]
Boekaankondiging.........................
Aankondigingen.........................
Mededeelingen van wege het Departement van Marine.........................

**De plaatsing van stukken sluit niet in, dat d[illegible]
zich met de daarin uitgedrukte denkbeelden veree[illegible]**

Jaargang 1900—1901. Derde Aflevering. — 1 Augustus.

3

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.

ONDER REDACTIE VAN:

. ALBARDA, J. J. RAMBONNET, A. MERKUS, O. VAN LENNEP,
G. FAASSEN, N. VAN DE ROEMER, J. P. GUÉPIN, *(secretaris)*.

DEN HELDER.
C. DE BOER Jr.

[illegible] OOST-INDIË *wordt dit blad* [illegible] *verzonden. De toezending van*

EENIGE OPMERKINGEN OVER: BESCHOUWINGEN OVER ZEETACTIEK, DOOR D. E. KEUS.

Wanneer wij het wagen bovenstaande beschouwingen aan eene bespreking te onderwerpen, zoo wenschen wij daarbij op den voorgrond te stellen, dat de beweegredenen, die er ons toe hebben geleid, enkel en alleen voortspruiten uit de mogelijkheid dat men zou kunnen denken, dat deze studie bij 't korps zee-officieren niet die belangstelling mocht vinden, die men daarvan kon verwachten. Het is juist van 't tegendeel, dat wij een blijk wenschen te geven, daarbij de toegevendheid van den schrijver inroepende, zoo wij af en toe onze teleurstelling over de behandeling van sommige onderwerpen te duidelijk laten blijken.

Bij 't openen van het boek viel ons oog allereerst op een lange lijst van geraadpleegde bronnen, waarbij het ons speet ook niet het zeer bekende en lezenswaardige werk „Ironclads in action" aan te treffen.

Wij zullen nu trachten de verschillende hoofdstukken aan eene bespreking te onderwerpen en beginnen daartoe met de *Inleiding.*

De inleiding gaf ons den algemeenen indruk, dat het beeld, dat de S. zich van de gevechtseenheid, het oorlogsschip, gevormd heeft, aan juistheid te wenschen overlaat.

Zoo bijv. wordt op pag. 1 het uitzicht van uit den commando-toren „ruim om zich heen" genoemd.

Waar op pag. 4 de noodzakelijkheid wordt betoogd, dat de commandant volkomen kan vertrouwen op zijne ondergeschikte officieren, worden hierbij de batterij- en torpedocommandanten met name genoemd, terwijl, naar onze meening, ook het hoofd van de machinekamer niet vergeten behoorde te worden; dat dit wèl geschiedde, is het gevolg van de omstandigheid, dat zijn invloed niet alleen op de goede behandeling der werktuigen, maar ook op het moreel zijner ondergeschikten in tijd van gevecht, op bedenkelijke wijze onderschat is.

Ook betwijfelen wij de meening van den schrijver, dat het verband der vloot door het groepensysteem zooveel vergroot wordt.

Waar op pag. 8 CERVERA's tactiek wordt besproken, stelt S. de vraag, waarom zijne torpedodestroyers hunne torpedo's niet gebruikt hebben en zoekt dit in de mogelijke vrees voor beschadiging der bovenwaterlanceerinrichtingen, als of het niet veel meer voor de hand lag te onderstellen, dat de vijand niet op lanceerafstand is gekomen.

Op pag. 9 staat onderaan, dat door het onbeschadigd blijven der machines, de vlootvoogd meer dan vroeger een theoretische tactiek kan invoeren, daar hij nu alleen afhankelijk is van de gestaalde zenuwen zijner commandanten. Wanneer al die commandanten als 't ware geïnspireerd werden door den vlootvoogd en dus op zich zelf machines waren, die alleen aan zijn wil gehoorzamen, zou dit misschien mogelijk zijn, doch anders zal het invoeren eener theoretische tactiek wel practisch onmogelijk blijken.

De uitwerking eener torpedo wordt op pag. 10 wel wat al te optimistisch voorgesteld, daar de verdeeling in waterdichte compartimenten en de plaats, waar de torpedo treft, ook wel eenigen invloed hebben.

Dat, zooals op pag. 11 is te lezen, het hoofddoel moet zijn: boeg naar den vijand keeren, is ons niet recht duidelijk, daar eene beschouwing van de bewapening der moderne schepen ons wel iets anders leert.

Onder aan de zelfde pag. staat: Elk der groepscommandanten heeft de leiding zijner groep en let op den admiraal. Juister ware het geweest te zeggen: let op zijn commandant.

Algemeen overzicht over de ideeën.

Niet duidelijk is ons, na al hetgeen reeds in de inleiding werd gezegd, de bedoeling van dit hoofdstuk. In het eerste gedeelte schijnt het de bedoeling van den schrijver geweest te zijn de tegenstrijdige meeningen van eenige gezaghebbende vakmannen tegenover elkaar te plaatsen, doch zijn wij dan toch nieuwsgierig te vernemen tot wiens ideeën het opgemerkte omtrent de voor- en nadeelen der onderwaterlanceerinrichtingen op pag. 13 behoort. Het bezwaar, dat te weinig lanceerdruk of een fout der torpedo gevaar voor eigen schip of achterman oplevert, zal toch wel alle lanceerinrichtingen aankleven, terwijl het „groote geluk" van het springen eener luchtkamer, waarin minstens 85 atmospheren druk staat, menigeen twijfelachtig zal toeschijnen, ook al is een der vleugels (vermoedelijk van het uitgevoerde leischild) afgebroken.

Bij de behandeling der rammanoeuvre vergeet S. onzes inziens een allerbelangrijkst punt, door niet te spreken van de trefkans voor een hektorpedo bij het mislukken der manoeuvre. Is dit toch niet één der voornaamste redenen, waarom de rammanoeuvre na des heeren NOEL's verhandeling (in 1874 geschreven), in de oogen van gezaghebbende schrijvers zooveel van hare waarde verloren heeft?

Ook omtrent het gebruik der torpedobooten is ons de eigen

opinie van den schrijver niet duidelijk geworden. Evenals hij, erkennen wij gaarne dat de moreele invloed, dien de aanwezigheid van die vaartuigen op den vijand uitoefent, een vloot in gevechtswaarde verhoogt, doch wenschen er den nadruk op te leggen, dat zoo goed als alles aan het initiatief hunner commandanten moet worden overgelaten, daar ze pas in de mêlée tot hun recht komen en geen admiraal zich van te voren van den toestand van het gevecht in dat stadium een denkbeeld scheppen kan.

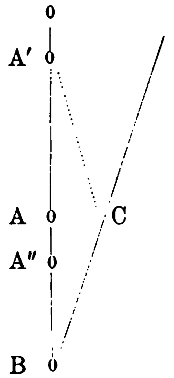
Bij de behandeling van de indeeling der vloot, staat het zeer eigenaardig te lezen, dat de vaartuigen, welke bij de vloot eclaireursdiensten moeten verrichten, in de achterste of 3e linie moeten varen, terwijl de minder zware kruisers de 2e linie zullen vormen.

Aangezien deze minder zware kruisers toch wel alleen pantserkruisers (zie ook pag. 43) kunnen zijn, zouden we gaarne nader het type der eclaireurs hebben zien aangegeven.

Aanvals- en verdedigingsmiddelen.

Hierbij is bij de laatsten het belangrijkste, n.l. het pantser vergeten.

Waar verderop het forceeren eener torpedoversperring besproken wordt, begrijpen wij de redeneering van den schrijver niet goed. Volgens onze opinie staat er: onderstelt dat een schip A in C een mijn ziet springen; zijn achterman B moet nu oogenblikkelijk koers sturen op C, tot dat zijn kielrichting met die van het inmiddels doorgestoomde schip A een hoek maakt = 2 ∠ ABC. Volgens S. is B dan zeker in C, dus op een veilige plaats te zijn en kan hij nu den ouden koers vervolgen, terwijl hij bij deze koersververandering dezelfde vaart moest blijven loopen. Uit de figuur zien we duidelijk, dat B dan wel degelijk vaart moet vermeerderen en wel zooveel, dat A in A′ zijnde, B in C is. Alleen voor het geval het schip A in A″ was en A″A′ = BC, kon B dezelfde vaart behouden. Afgescheiden voorts van de groote moeielijkheid voor B om de onderlinge plaats van A en C te verkennen, schijnt de schrijver van meening te zijn, dat eene torpedoversperring slechts uit één enkele rij torpedo's bestaat, daar de beste manier om zeker op een torpedo eener versperring te loopen is, dat men, zich op de plaats van een der torpedo's eener versperring bevindende, dus hier in C, vanaf deze plaats in de richting van het vaarwater doorstoomt.



Het gebruik van het geschut.

Omtrent de verschillende typen van schepen meenen wij op te moeten merken, dat:

1e. pantserkruisers niet somtijds, maar vrij wel altijd een lichte pantsering op de waterlijn hebben;

2e. dat tot de lichtere kruisers o. a. behooren de Fransche en Amerikaansche commerce-destroyers, die men moeielijk scheepjes noemen kan;

3e. dat in het overzicht over eenige typen gepantserde kruisers vooral van Engeland, Rusland en Japan, zeer gebrekkige voorbeelden worden gegeven. Naast de „Jeanne d'Arc" behooren toch zeker de Engelsche „Cressy", de Japansche „Asama" en de Russische „Rurik" genoemd te worden. De „Naniwa" is bovendien geen pantserkruiser.

Voorts meenen wij, dat middelbaar geschut wordt gerekend vanaf een kaliber van 7.5 cM. en dat bij het snelvuurgeschut van 15 cM. een patroon ook niet door 1 man behandeld kan worden, zoodat de reden, die S. opgeeft voor het niet hebben van snelvurend geschut van grooter kaliber dan 15 cM., hiermede vervalt.

Het gebruik van de torpedo.

Tot onzen spijt valt over dit hoofdstuk niet veel goeds te zeggen. Afgescheiden van het gebruik van eenige minder juiste termen, zooals torpedo-afstand voor lanceerafstand, beschouwt de schrijver de zaken te veel van één kant. De afstand, waarop men een torpedo lanceeren kan, is toch voornamelijk afhankelijk van de koersrichtingen van doel en eigen schip of boot ten opzichte van elkaar, zoodat het zeer goed kan voorkomen, dat men een op 800 M. ingeschoten torpedo pas op 500 M. lanceeren kan en een op 400 M. ingeschoten torpedo daarentegen op 7 of 800 M.

Hetgeen verder op pag. 32 en 33 staat over torpedo-aanvallen, is bepaald onduidelijk en daardoor is het moeielijk te zeggen, of we hier met gebrek aan ervaring van den schrijver op dit gebied, dan wel met een minder juiste wijze van uitdrukken te doen hebben.

Op pag. 34 wordt de belangrijke studie van Captain H. J. May besproken, waarbij wij meenen op te moeten merken, dat S. vergeet te vermelden, dat in die bespreking alleen schepen worden beschouwd, die gelijken koers sturen. Een tegenliggenden vijand behoeft men toch volstrekt niet zoo angstvallig uit de gevaarlijke zône te weren en geen enkel commandant zal toch wel even rechtsomkeert maken en hem het achterschip toekeeren, zoo geen andere omstandigheden dit noodzakelijk maken.

Op pag. 36 bij het bespreken van de aanvalswijze door een kruiser tegen een slagschip te volgen, wordt de geringe invloed, dien het tegen elkaar inwerken der schroeven van een modern schip op het draaien heeft, sterk overschat.

Het gebruik van den ram.

In dit hoofdstuk lezen we op pag. 40: „Ook kan een vlugger schip, dat het in zijn macht heeft in beide posities te rammen,

n.l. in tegengestelden en meeliggenden koers, toch de voorkeur geven aan de laatste methode." Dat dit veel zal voorkomen, betwijfelen wij sterk, daar men dan zeer gemakkelijk een prooi der hektorpedo wordt en er als men het dan toch voor het kiezen heeft, voor de eerste positie veel meer valt te zeggen.

Hierop volgt: Doet men een ramaanval op schepen in een linie achter elkander opgesteld, dan heeft de medeliggende positie ontegenzeggelijk verre de voorkeur; het dwars komen op de linie zou een te mooi doel geven voor de volgschepen van het te rammen vaartuig.

Ook dit is ons niet duidelijk, want als men, hetgeen S. veronderstelt, superieur is in vaart en dus zijn aanvalspunt zelf kiezen kan, is het o. i. aan geen twijfel onderhevig of men kiest den staart tot doel. Er is dan van volgschepen geen sprake en is het veel beter dwars op de vijandelijke linie te rammen, dan zich te brengen in de ongunstige positie van jager.

Op pag. 41 stuiten wij wederom op het overschatten der uitwerking van de schroeven op de manoeuvreervaardigheid.

Het gebruik der typen van schepen.

Schrijver begint met een opsomming der verschillende rubrieken, waaronder schepen zijn te classificeeren en verduidelijkt wat hij onder type verstaat. De aanhaling van het Duitsche „Ersatz" is ons hierbij niet duidelijk.

Bij het bespreken van hetgeen het doel van een vloot kan zijn, is het blokkeeren van havens enz. vergeten.

Omtrent de verschillende typen van schepen zij nog opgemerkt:

1e. dat slagschepen reeds geruimen tijd middelbaar geschut hebben dat uitsluitend snelvurend is;

2e. dat ons de definitie van hetgeen men een gepantserden kruiser noemt, niet juist voorkomt. Het is zeer zeker moeielijk de goede afscheiding tusschen sommige slagschepen en gepantserde kruisers te trekken, doch groote waterverplaatsing is volstrekt geen kenmerk van een gepantserden kruiser. Wij noemen slechts den Italiaanschen gepantserden kruiser „Marco Polo" van 4583 ton en zoo zijn er nog verscheidene.

Het hebben van 2 schroeven maakt ze volstrekt niet zooveel manoeuvreervaardiger, terwijl de uitnemende geschiktheid voor kaperschepen wel aan eenigen twijfel onderhevig is. De zoogenaamde croiseurs corsaires en commerce-destroyers zijn geen pantserkruisers;

3e. dat een kenmerk van pantserdekkruisers volstrekt niet is het hebben van gemiddelde waterverplaatsing. Wij noemen slechts de „Terrible", „Guichen", „Columbia" enz.

Op pag. 50 aan 't eind van dit hoofdstuk trekt de schrijver 2 conclusies, waaraan wij nog willen toevoegen dat sub 2 alleen geldt voor 't geval dat de vloot de eigen kust moet beschermen en dus defensief optreedt. Treedt men toch offensief op, dan is 't verkrijgen van voeling met den vijand 't voornaamste.

Manoeuvres der schepen.

Wij willen hierbij aanstippen dat het o. i. nooit aanbeveling verdienen kan twee stellen seinen te gebruiken, n.l. eenvoudige voor het gevecht en gecompliceerde voor exercitie-manoeuvres. Seinen zullen altijd moeten uitmunten door beknoptheid en duidelijkheid, omdat men zich alleen dan, zonder ongerustheid voor mogelijke vergissingen, op die seinen zal verlaten. Wanneer de schrijver later eens in zijn met tabellen behangen commandotoren staat en in groep of eskader varende aan gecompliceerde seinen uitvoering moet geven, betwijfelen wij of hij zich dan zal mogen verheugen in het bezit niet alleen van de stalen, maar zelfs van de gehardstalen zenuwen, die daarvoor noodig zullen zijn.

Het behandelen van een op zichzelf staand schip.

De strekking van tabel sub 9 is ons niet duidelijk, blijkbaar zweeft Schrijver hier wederom een „Stier" voor oogen; het overige gedeelte van pag. 55, benevens pag. 56 en 57 had gevoegelijk achterwege gelaten kunnen worden onder verwijzing naar het reglement op het gereed maken van het schip tot gevecht enz. Waarom, zooals op pag. 58 staat, in granaathokken en kruitkamers zoo noodig eenig water binnengelaten moet worden, kunnen wij niet nagaan.

Na sub 8 betoogt S.: van het oogenblik waarop de vijand gesignaleerd werd tot op het tijdstip van samentreffen verloopen slechs enkele minuten, en rekent ons iets verder voor, dat in het gunstigste geval, n.l. bij tegenliggende koersen, dit tijdsverloop 31 minuten bedraagt. De uitdrukking „enkele minuten" is dus minder gelukkig gekozen.

Op pag. 59 worden de „Terrible" en „Minneapolis" gepantserde kruisers genoemd, hetgeen minder juist is.

De loop van het gevecht, dat zich naar Schrijvers meening tusschen 2 kruisers en tusschen een kruiser en een gewapende mailboot afspelen zal, is op sommige punten moeilijk te volgen. S. beveelt wederom aan den vijand den boeg toe te keeren en is blijkbaar in het 2e geval afkeerig van een artilleriegevecht, hoewel toch de mailboot een meestal zeer gebrekkige bescherming zal hebben.

Over hetgeen de mailboot doen zal wordt geen woord gerept, hoewel deze toch meestal de snelste zijn zal en daardoor dus in de gelegenheid is haar gevechtspositie te kiezen inplaats dat de kruiser dit doet.

Onder op pag. 60 lezen wij nog eens van bewapening met middelbaar niet snelvurend geschut, wordt ons verder voorgehouden toch vooral aan de vaartcorrectie te denken en wordt verder zonder omslag aangenomen dat een gepantserde kruiser, die een vijandelijk slagschip ontmoet en den strijd wenscht aan te binden, oogenblikkelijk een koers tegengesteld aan dien van het slagschip zal sturen. O. i. lag het meer voor de hand te onderstellen dat de kruiser gebruik zal maken van het eenige

voordeel dat hij boven den tegenstander heeft, n.l. grooter vaart, en dus de voordeelige positie van gejaagde zal verkiezen.

Op pag. 62 krijgen wij weer slagschepen zonder torpedo's en ook lichte snelle oorlogsvaartuigen, die deze bewapening missen. Vooral van deze laatste soort zijn er maar zeer weinig te vinden, als men eenige stoomjachten uitzondert; ook wordt weer veel geschoven op het vlugge draaien met 2 schroeven.

Schepen in eskader vereenigd.

De schrijver zet hierin zeer duidelijk de wijze en het voordeel van het gebruik der groepsformaties uiteen. Het speet ons hierbij geen SB. of BB. peilingslinie aan te treffen, die de voordeelen van de linie achter elkander en die in den breede in zich vereenigen. De formaties III en IV lijken ons dan ook beter dan I en II, omdat bij deze laatsten het boeggeschut niet altijd volkomen tot zijn recht komt.

Op pag. 68 begint de schrijver met 't bespreken der verschillende vlootformaties en geeft hij als een groot nadeel der linie achter elkander op dat de staart licht afgesneden kan worden, terwijl bij de linie in den breede de 2 zwakke plaatsen, n.l. de flanken, buiten bespreking worden gelaten.

Waarom verder als een vloot in linie in den breede aanvalt de tegenstander eveneens deze formatie moet kiezen, is ons niet duidelijk. O. i. zal hij dit juist niet doen om daardoor te trachten een der flanken te doubleeren. Een linie in den breede wordt als aanvalsformatie dan ook tegenwoordig vrij algemeen afgekeurd.

Ook bij het bespreken der wigvormige linie wordt de formatie van den vijand buiten beschouwing gelaten en zijn daardoor de conclusiën oppervlakkig.

Jammer dat als een groot voordeel van het groepensysteem niet gewezen is op de belangrijkheid daarvan voor onze marine, waarbij men zelden met meer dan 3 schepen in divisieverband manoeuvreert, zoodat in vredestijd de commandanten zich met deze formatie ten volle vertrouwd kunnen maken en men dus bij 't samenvoegen van eenige groepen meer kans heeft op een goed geheel dan bij 't aannemen van vlootformaties met een groot aantal schepen, waarmede niemand van te voren in de practijk vertrouwd is geraakt.

Verder zij nog opgemerkt dat men om van formatie I of II in formatie VI over te gaan niet eerst V behoeft te formeeren, wanneer men niet te veel hecht aan de plaats van den groepscommandant op één der flanken.

De opgegeven tijden bij 15 mijls vaart zijn te klein, daar blijkbaar geen rekening is gehouden met het feit dat het aan boord leggen van het roer de vaart met ± $^1/_3$ vermindert.

Practisch manoeuvreeren eener vloot.

De hier aangegeven wenken zijn alle volkomen juist, doch slaan meer op vredestoestanden, wanneer, zooals bijv. bij de

jaarlijksche manoeuvres, na eenige afzonderlijke voorbereidende oefeningen de eigenlijke schijnstrijd pas begint. De schrijver wenscht ze blijkbaar steeds voor 't aanvangen van 't ernstige gevecht, doch dan zal het, vooral bij het tegenwoordige snel te verwachten optreden van den vijand, veelal te laat zijn en zal hoogstens nog tijd gevonden kunnen worden voor 't manoeuvreeren der enkele groepen in vlootverband. Hoe op pag. 71 kan beweerd worden dat in geval van een terugtocht de lichte kruisers en torpedobooten *achter* de linies moeten post vatten, is ons niet duidelijk, vooral omdat eene mogelijke vergissing wordt weerlegd door hetgeen volgt: Zoodra de vijand te veel opdringt met zijn 1e en 2e linie, moeten de lichte vaartuigen niet langer in de *achterhoede* blijven, maar moeten dan zijdelings post vatten om aanvallen des vijands in de flanken te keer te gaan enz. O. i. was 't veel beter geweest ze maar nooit in de achterhoede geplaatst te hebben, waarbij ze de meeste kans loopen getroffen te worden en bovendien het vuur der eigen schepen te belemmeren.

Aanvallen in linie in den breede wordt in dit hoofdstuk nog eens aanbevolen, evenals het doen van schijnmanoeuvres. Gaarne hadden wij dit laatste nader zien uitgewerkt, vooral om het groote gevaar dat men hiermede bij de tegenwoordige groote snelheden loopt om op gevechtsafstand gekomen, niet in de gewenschte gevechtsformatie te zijn.

Ten slotte zij nog opgemerkt dat de schrijver een groot voorstander is van het openen van het artilleriegevecht met het zware geschut.

Vooral bij tegenliggende koersen valt er o. i. in verband met het feit dat het middelbaar geschut steeds snelvurend en het zware geschut dit volstrekt niet altijd is, meer voor te zeggen den strijd met het snelvurend geschut van middelbaar kaliber aan te vangen, om daardoor op korten afstand en dus met meer trefkans de volle beschikking over het zware geschut te hebben.

Tot onze verwondering troffen we voorts nergens eene juiste definitie aan van hetgeen onder zeetactiek wordt verstaan, terwijl ook eene bespreking van „Scouting" ontbreekt. Vooral in Oost-Indië kan eene grondige studie van dit laatste onderwerp voor den Nederlandschen zeeofficier van veel belang zijn.

Waar wij tot onzen grooten spijt bij deze oppervlakkige bespreking vele punten van verschil met de inzichten van den schrijver hebben opgesomd, zoo erkennen wij gaarne de groote studie, die hij van het onderwerp heeft gemaakt en de vele moeite, die hij zich heeft getroost om de uitgeschreven prijsvraag der Marinevereeniging niet onbeantwoord te laten.

Mochten wellicht eenige onzer lezers na lezing van het bovenstaande zich afvragen, waarom wij zelf geen antwoord op genoemde prijsvraag inzonden, zoo willen wij niet nalaten hier te verklaren, dat daarvoor naar onze meening eene practische ervaring noodig is, die niet alleen wij, maar met ons helaas het meerendeel

der zeeofficieren missen. Slechts de overtuiging dat men bij het niet bespreken dezer studie bij het korps zeeofficieren gebrek aan belangstelling op dit zoo belangrijke gebied zou mogen veronderstellen, heeft ons er toe geleid het bovenstaande te publiceeren.

Dat het er toe moge leiden dat van het korps zeeofficieren en meer speciaal van de jongeren een krachtige impuls moge uitgaan om, na het opdoen van eenige ervaring, dus bijv. na het beëindigen eener eerste Indische termijn, een theoretischen en practischen cursus in de zeetactiek te doorloopen, is onze oprechte wensch.

W.

EEN WAARSCHUWEND WOORD.

Onder den indruk van de berichten die van het oorlogstooneel in Zuid-Afrika tot ons komen tracht men zoowel in patria als in de koloniën naast de bestaande militaire macht eene hulpbron in het leven te roepen, geschikt om in tijden van dringend gevaar onze belangen te helpen steunen.

In Nederland poogt men tot dusverre dit doel te bereiken door den lust tot oefening in den wapenhandel zooveel mogelijk aan te wakkeren, hier op Java gaat men nog iets verder en worden ijverige pogingen in het werk gesteld tot het vormen van „commando's", die zich verbinden in tijd van oorlog het gouvernement op de meest passende wijze in de verdediging van het eiland bij te staan.

Als steun naast onze vloot zoude een dergelijk lichaam te water m. i. geen levensvatbaarheid hebben en moeten wij dan ook geheel op eigen krachten bouwen. In het leven te roepen wensch ik dus niets, doch aan eene grooten factor om op eigen krachten te kunnen steunen nieuw leven te geven, dat zoude ik wel gaarne wenschen. Die groote factor is: „volhardende ambitie."

Schrijver dezes dient thans in Indië en was eenige weken geleden in de gelegenheid uit de beste bron te vernemen hoe moeilijk, ja dikwijls onmogelijk het is, de schepen met het zoo noodige aantal officieren te laten varen. Als voorbeeld moge dienen dat op een der schepen behoorende tot het Java-eskader een te kort voorkomt van 4 adelborsten [1]) en 1 luitenant ter zee, om van minder sprekende voorbeelden maar niet eens te gewagen.

Nu wil dit te kort voor bedoeld schip zeggen: „geen adelborsten" en zal een ieder gemakkelijk met mij inzien dat zulk een gemis aan gezaghebbende krachten het nut dat een even-

---

1) **Thans tot twee verminderd.**

tueel manoeuvreeren in eskaderverband kan hebben niet zal verhoogen. De officier van de wacht heeft reeds zijn volle attentie te wijden aan de navigatie en dan is het zeer bezwaarlijk ook nog onder meer toezicht te moeten uitoefenen op het ontvangen en beantwoorden van seinen, hetgeen bij meermalen voorkomende onvoldoende vervanging van den stuurman toch zeer gewenscht is.

Bij de landingsdivisie kan niet een voldoend aantal officieren worden ingedeeld, zoodat de plaats der S^t^. C^tn^. dan wel moet worden ingenomen door onderofficieren die ik, hoe onaangenaam zulks ook moge klinken, zelden voor die taak voldoende berekend heb gezien, en aangezien ik nog op geen enkel schip gediend heb waar mij niet eene plaats in meergenoemde divisie was aangewezen, meen ik niet zonder ondervinding hierover te kunnen oordeelen.

Dat er thans gebrek aan adelborsten hier op de vloot kan zijn, is o. a. een direct gevolg van het te kort aan luitenants ter zee, waardoor zij in zooveel grooteren getale dan vroeger het geval was naar de kleinere schepen worden opgeroepen ten einde aldaar zelfstandig wacht te doen. Het laat zich aanzien dat het te kort aan officieren steeds grooter afmetingen gaat aannemen, want onrustbarend groot is het aantal jonge officieren dat de Marine vaarwel zegt of pogingen in het werk stelt om „in het civiele te gaan”.

De oorzaak van dit verschijnsel moet geloof ik hoofdzakelijk gezocht worden in:

a. Het ontevreden zijn met de carrière die men eenmaal gekozen heeft.

b. Het aangaan van een huwelijk; in de laatste jaren zoo verrassend veel voorkomende.

Het ligt thans in mijne bedoeling na te gaan of het verlaten van de gelederen om een der bovengenoemde redenen te billijken of wel noodzakelijk is.

Ik heb menigmaal hooren aanvoeren dat, aangezien de militaire vorming eischt dat de toekomstige zeeofficier reeds op jeugdigen leeftijd zijne opleiding aan het Koninklijk Instituut v. d. Marine begint, men het geval zal kunnen hebben dat òf de ouders de zeemansloopbaan voor hem hebben uitgekozen òf dat hij, op dien leeftijd van gemiddeld 15 jaar nog niet tot zulk eene moeilijke keuze bevoegd, zich heeft laten verlokken door de nette, vlug uitziende uniform zijner aanstaande collega's.

Voor dit aangehaalde bezwaar kan ik zeer zeker iets voelen en mij zijn ook wel enkele gevallen bekend, waarin de eenmaal tot officier benoemde adelborst nimmer met onverdeeld genoegen werkte in de betrekking, die hij gedurende zijne opleiding wel reeds voor eene andere had willen ruilen. Wat de adspiranten er echter toe noopte om deel te nemen aan het toelatingsexamen, kunnen we dunkt me hier gerust buiten beschouwing laten, aangezien weinigen mij wel zullen tegenspreken, wanneer ik be-

weer dat bij het voor de eerste maal aantrekken van de lange jas het nog onbekende met moed en ambitie wordt tegemoet gezien. Den adelborstentijd heb ik nog pas enkele jaren achter den rug, maar in die jaren is reeds veel veranderd. Toen was het nog usance dat de adelborst in de voorlongroom van de schepen type „de Ruyter" lief en leed te deelen had met dikwijls 15 tot 20 lotgenooten.

Ik kende niet de weelde van een hut de mijne te mogen noemen, ik was niet gerechtigd tot het dragen van de épauletten en moest me tevreden stellen met het smalle (?) koordje op de linker mouw. De diensten die ik moest presteeren waren wel eens allesbehalve lustopwekkend, maar ik voelde me in de eerste plaats „jonker" en was tevreden met mijn lot [1]. Ook ik ben met ambitie mijne loopbaan begonnen en gelukkig kan ik hier van mezelven getuigen dat die ambitie niet minder is geworden.

Nu zal men wellicht aanvoeren, dat ik het dan wel zeer getroffen heb en mogelijk voortdurend aangenaam heb gediend.

Zeer zeker, zulks is met mij bijna steeds door het geval geweest en zoodoende werd het mij ook gemakkelijk gemaakt met genoegen mijn dienst waar te nemen.

Het is mij natuurlijk niet mogelijk de omstandigheden te beoordeelen, waaronder vele mijner lezers hun eerste dienstjaren hebben doorgebracht, maar door hetgeen ik om me heen wel heb kunnen zien en opmerken ben ik tot de overtuiging gekomen, dat zij die dan meenen te moeten klagen er zelf veel toe hebben bijgedragen, niet aangenaam te *kunnen* dienen.

Er wordt tegenwoordig in de longrooms heel wat afgemopperd en dit mopperen schijnt helaas aanstekelijk te werken, want ik ben er van overtuigd dat het grootste gedeelte van die mopperaars in eene van meer werklust getuigende omgeving geplaatst, dat voortdurend lucht geven hunner ontevredenheid weldra zouden nalaten, ten einde althans dáár mede te werken om elkaar te steunen in het aanvaarden van de kleine déceptie die evenals in iederen werkkring ook in den onzen wel voorkomen.

Gaarne geef ik toe dat er voor een ieder onzer wel eens momenten zijn waarin hij behoefte heeft zijn ongenoegen over

---

1) Schrijver dezes verheugt zich zeer in de verbetering sedert dien in de positie van den adelborst gebracht en wanneer hij hier de uitdrukking „zich jonker gevoelen" bezigt, wenscht hij daarmede aan te geven dat volgens „zijn inzicht" de adelborst van dezen tijd zich wel wat te veel alwetend gevoelt.

Toen ik nog niet lang geleden den wachtdienst a/b. van het Wachtschip te Willemsoord mededeed, en hierin geassisteerd werd door adelborsten die het Instituut sinds 5 maanden hadden verlaten, werd mij door hen verteld dat ze het zoo dwaas vonden niet zelfstandig wacht te mogen doen. Toen ik hen er echter op meende te mogen wijzen dat de eigenaardige dienst aldaar veel gelegenheid aanbiedt om „knoopjes te snappen" en zij het er minder goed zouden afbrengen, verwekte die bewering heftige verontwaardiging. Commentaar dunkt me overbodig.

bestaande toestanden uit te spreken, doch de wijze waarop zulks geschiedt kan zoo verschillend zijn.

Sommige menschen bezitten de gave dit op eene leuke wijze te doen, zoodat een ieder dadelijk kan voelen dat de patiënt al dat leed wel weer spoedig te boven zal komen en brengen er dan mogelijk nog wel toe bij de stemming in de longroom te verhoogen, doch er zijn er ook die dagen lang op hetzelfde aanbeeld kunnen blijven hameren en dat tegenover dischgenooten die in de meeste gevallen er toch al heel weinig schuld aan hebben dat hij het niet heeft zooals wel gewenscht wordt. Dit juist is zoo verkeerd en die ontevredenen moesten eens bedenken dat zij zoodoende menig samenzijn bederven van kameraden die wellicht heel wat grootere teleurstellingen hebben te overwinnen, maar die het zich tot plicht rekenen hiervan zoo weinig mogelijk te laten merken, ten einde zoodoende ieder voor zich er toe bij te dragen in goede harmonie met elkaar om te gaan.

Op z'n tijd te geven en te nemen dient aan boord, de eigenaardige samenleving in aanmerking genomen, dikwijls te worden toegepast. Altijd het laatste woord te willen hebben sluit volstrekt niet in dat men dan ook het wijste woord gesproken heeft.

Zijn minderheid te moeten erkennen mag voor velen moeilijk zijn, wanneer daartoe reden bestaat toont zulks volstrekt geen gebrek aan flinkheid. De eeuwigdurende mopperaar begint zijn werkzaamheden met het vaste voornemen na afloop te mopperen en inderdaad was er toen ook gegronde reden voor. De orders hem door hooger hand gegeven waren slecht, de hem ten dienste staande middelen waren slecht en het geheele werk ging slecht, maar één ding vergeet hij . . . . zijn leiding was slecht.

En die leiding had met een weinigje „goeden wil" goed kunnen zijn. Ik wil voor een oogenblik eens aannemen dat de hem gegeven orders gunstiger gekozen hadden kunnen zijn, dat hij van boord gaande over doelmatiger materiëel had moeten kunnen beschikken, maar juist in die gevallen is het zoo gemakkelijk het werk maar ten deele te doen slagen.

De mopperaar kan nu immers altijd wel iets vinden om zich mede te verantwoorden, maar zulk half werk te leveren is werkelijk zoo weinig voldoening gevend. Laat hij echter in die omstandigheden eens bedenken dat: „When there is a will there is a way", en het werk dat tot tevredenheid van zich zelven en den lastgever volbracht wordt, biedt in die enkele uren meer gelegenheid tot het opdoen van „zeemanschap" aan dan hij wellicht in maanden kan verkrijgen door werk dat moedwlllig slecht wordt uitgevoerd.

Er zijn officieren die zelden uit eigen beweging aan dek zullen komen om te kijken naar eene manoeuvre als anderszins, en dan heet het dat zij zulks nalaten omdat er toch niets te leeren valt, want vroeger is eene dergelijke manoeuvre op dezelfde plaats ook eens mislukt. Nu, juist eene dergelijke rede-

neering is zoo verkeerd. Uit eene mislukte manoeuvre, die dan toch wel altijd tot een goed einde dient gebracht te worden, is m. i. juist heel veel te leeren.

De aandachtige toeschouwer toch vraagt zich af wat hij wel gedaan zoude hebben, hoe hij de gemaakte fout (dikwijls buiten schuld van den leider [1])) zoude redresseeren, in een woord, neemt met zijn geest veel meer deel in de manoeuvre dan wanneer deze zoo vlot van stapel ware geloopen. Zulke waarschuwingen blijven iemand lang bij en hij kan er zijn voordeel mede doen, wanneer hij later eens zelf tot handelen wordt geroepen.

Laten wij jongeren ons toch vooral wachten alles af te breken, vooral als men zelf nog zoo weinig kan opbouwen. Ik zie hieraan zich nog al eens personen schuldig maken, waarvan *ik* niet weet waar zij dan toch wel de ervaring, die toch alleen redelijke bevoegdheid tot oordeelen en veroordeelen kan geven, hebben opgedaan.

Alles steeds beter te willen weten dan personen, die misschien wel op een 20 jaren langeren diensttijd kunnen wijzen, is eenvoudig belachelijk. Om dit standpunt te kunnen innemen moet men op zoo verschillend gebied voldoende kennis bezitten, maar juist die practische kennis komt iemand maar niet in een paar jaar aanwaaien.

Meende ik hierboven te moeten constateeren, dat het meerendeel der klachten over het niet met animo kunnen dienen veel aan eigen schuld te wijten is, daar hoop ik er echter ook op te mogen wijzen, dat er zich nog al eens gevallen voordoen, waarin de lust om zoo veel mogelijk practische kennis te verzamelen, werkelijk niet door hooger hand bevorderd wordt. Ik heb het niet genoeg te waardeeren voorrecht gehad, mijne opleiding als zelfstandig wachtdoend officier te ontvangen van een commandant, die het tot zijn genoegen en plicht rekende de onder zijne bevelen dienende officieren zooveel mogelijk in de geheimen der navigatie in te leiden en hen zoodoende te laten profiteeren van de vele schoone eigenschappen als zeeman, waarover hij zoo ruimschoots kon beschikken.

Maar hierdoor ben ik er ook zoo van overtuigd, dat zij, die door hunne positie daartoe geroepen zijn, heel veel invloed kunnen uitoefenen op de verdere loopbaan van den jongen officier. Moge het daarom in den wil liggen van een ieder, die daartoe in de gelegenheid is, zijne meerdere kennis ten goede te doen komen van nog minder bevoordeelden.

---

1) Men denke maar eens aan de schepen belast met het politietoezicht op de visscherij die, na langen tijd slecht weder te hebben gehad, een geheel ander stadium van het getij in de haven kunnen aantreffen dan waarop met het aan dek halen van trossen als anderszins wel gerekend is.

De tonnen vóór de haven waarschuwen zeer laat en in die gevallen heb ik me dikwijls afgevraagd of het niet van nut zoude zijn vanaf de meest geschikte plaats het loopend tij in ruwe trekken zoodanig aan te geven, dat men reeds op grooten afstand hiervan notitie kan nemen.

Wij hebben er recht op die erfenis uit hunne handen te ontvangen, opdat zulks, wanneer zij zijn heengegaan, nog eenmaal moge bijdragen tot het slagen van de goede zaak, die wij nu allen dienen. Onder eene goede leiding kan het niet anders of de jonge officier moet gaan gevoelen, dat er voor hem nog *wel* iets te leeren valt. Thans is het te betreuren, dat er zelfs reeds onder de adelborsten wel te vinden zijn, die zich zoo weinig illusies van hun verdere loopbaan maken.

Dit moet en kan anders worden.

Het is zoo veel waard als men, vooral op het gebied van de navigatie, reeds vroegtijdig eenig zelfvertrouwen weet machtig te worden en daartoe bieden de flotieljevaartuigen, waarop toch zoovelen als wachtofficier beginnen te dienen, eene schoone gelegenheid aan.

Het ligt niet op mijn weg de grieven van allerlei aard, die men tegenwoordig meent te moeten aanvoeren, hier te bespreken.

Ik erken, dat men wel eens met recht wijst op toestanden, die verbetering behoeven, op veranderingen, waarvan het aangenamer ware indien ze nimmer waren ingevoerd, maar toch wil ik hier als mijn oordeel geven, dat niet een enkele van al die gebreken rechtvaardigt, dat men in een tijd als we thans beleven en die tot ernstige plichtsbetrachting en voorbereiding roept, zoo moedeloos de bijl er bij neêrlegt.

Wie weet *hoe spoedig* onze vloot geroepen wordt om de zware taak wederom op de schouders te nemen, waarvan zij zich door alle eeuwen heen zoo eervol heeft gekweten.

En wat dan met u, gij afvalligen, die ons thans den rug toekeert?

Ziet, wellicht zoudt ge nu gaarne uw beste krachten willen wijden aan den rechtvaardigen kamp, die daar ginds door de Boeren voor hunne onafhankelijkheid gestreden wordt. Ik kan me zulks begrijpen, doch vraag u dan ook eens af of de mogelijkheid, dat uw eigen geliefde bodem ieder oogenblik in gevaar kan komen, niets tot u kan zeggen.

Trouw hebt ge gezworen, dat weet ik. En die belofte zijt ge nagekomen, van den beginne af tot nu toe.

Maar toch kan *ik* het niet trouw noemen als men in het belang van de landsverdediging zoo weinig wilskracht toont.

Misschien is mijne opvatting van goed vaderlander en warm Oranjeklant te zijn eene verkeerde, doch ik kan onmogelijk die eeretitels met dit alles rijmen. Wanneer zoovelen uwer voor goed afscheid nemen van het materiëel, waarmede zij zijn opgegroeid, dan berooft ge ons van de vertrouwde krachten, die wij toch onder alle omstandigheden zoo hoog noodig hebben.

De taak, die voor ons is weggelegd, is waarlijk te schoon, dan dat men zich daarvoor niet eenige opofferingen zoude getroosten.

Er blijft nog altijd veel goeds in onze betrekking over en dat moet iedereen met me inzien, die ten minste niet moedwillig blind is.

Houdt onder uw werken toch steeds voor oogen, dat het voor een ieder thans nog tijd is om zich naar zijn vermogen klaar te maken voor het groote werk, en wanneer ge daarin geheel opgaat, zult ge ook zeker minder neiging tot klagen en mopperen hebben.

In het zich laten beklagen ligt niets flinks en wat geeft het u, of ge al iedere gelegenheid aangrijpt om uw hart lucht te geven tegenover menschen buiten uwe omgeving, aan leeken, die van die Marine toch niet veel meer weten dan dat we veel zien en steeds eene goede (?) tafel hebben.

Iemand, wien het voorrecht te beurt valt het koninklijk gekroonde anker te mogen dragen, staat toch te hoog om te trachten, wegens zulke nietige redenen, het medelijden op te wekken van een publiek, dat meestal er toe geneigd is alleen de schaduwzijde van onze betrekking te zoeken.

Ons corps is altijd het: „il faut laver son linge en famille" getrouw geweest, maar al wordt er ook nu nog slechts zelden in couranten geklaagd, zij die er zoo weinig toe bijdragen om kracht en frischheid naar buiten te laten uitstralen, moeten er op den duur wel toe medewerken, dat de weinige populariteit, waarmede de Marine zich helaas reeds moet tevreden stellen, er nog minder op wordt.

Wat nu aangaat de onder *b* genoemde oorzaak, kan ik, voeling houdende met hetgeen ik hierboven als mijne opinie gegeven heb, kort zijn. Ondanks de motieven van allerlei aard, die den betrokken officier er in dat geval toe mogen brengen den dienst te verlaten en die mij in vele gevallen niet bekend zijn, mag m. i. alleen ziekte of een besliste afkeer van den dienst hier gewicht in de schaal leggen. Het is zeer zeker aangenamer als men, getrouwd zijnde, niet meer voor zoo'n langen tijd van de naaste familiebetrekkingen behoeft gescheiden te zijn, maar in ons leven kan nu eenmaal niet alles even gemakkelijk en aangenaam gaan en dat behoeft toch ook niet.

Het vaderland vraagt in deze ernstige tijden eenige wilskracht en zoo noodig eenige opoffering en wij mogen het nòch het eene nòch het andere onthouden. Vrouwen van zeeofficieren zijn er steeds geweest en zij kunnen er m. i. ook nu wel zijn, alleen moeten zij, die het met het beoogde doel werkelijk goed meenen, een weinig voet bij stuk houden, dan zal ook de jonge vrouw wel vrede kunnen hebben met den eenmaal gekozen werkkring en zich ten slotte voldoende schadeloos gesteld voelen voor haar alleen zijn, door te bedenken dat haar man, waar dan ook, onder den wimpel dienende een nuttig en noodzakelijk werk te verrichten heeft.

Alleen tot hen die zich onmogelijk kunnen schikken naar de bijzondere eigenaardigheden het militaire leven aan boord eigen, roep ik: „Tracht u ergens anders eene betrekking te scheppen, want ontevredenen kunnen we niet gebruiken."

Ik heb één mijner burgerleeraren eens hooren zeggen, dat waar volslagen armoede heerscht de kunst nooit haar toppunt

kan bereiken. Nu, de ontevredenheid is bij ons *armoede*, zij ondermijnt onze krachten, waarop wij toch onder alle omstandigheden zonder hulp van buiten af dienen te kunnen steunen.

Veel wordt er in deze dagen over de organisatie onzer vloot gesproken, doch mijn tijdgenooten, tot wie deze woorden in het bijzonder gericht zijn, kunnen hierin voorloopig toch nog geene verandering ten goede brengen. Onze werkkring bepaalt zich nog tot eene meer bescheidene, doch hoe dan ook de organisatie moge zijn, laten wij maar zorgen hierin bruikbare elementen te zijn, opdat een ieder voor zich de toekomst met hoop en een gerust geweten tegemoet kan zien.

Wellicht zal men bij het lezen van het geheel zeggen dat ik met zoo weinig goede argumenten voor den dag ben gekomen, doch men vergete dan niet dat ik mij volstrekt niet tot taak heb gesteld het vóór en tegen hier breed uit te meten. Alleen zij die er geheel van doordrongen zijn, dat de traditie onzer vloot eischt dat wij ondanks opgedane teleurstellingen onze beste krachten haar onvermoeid blijven wijden, kunnen volkomen met me medevoelen. Ongetwijfeld is het velen beter dan mij gegeven een waarschuwend woord te richten tot allen, die nog hun eigen belang boven dat van 't vaderland stellen. Laat u dan niet weerhouden ook uw stem te laten hooren, want indien mijne woorden bij u weerklank mogen vinden dan moet ge ook mede helpen een kwaad uit te roeien, dat reeds met vrucht zijn gif onder de leden van ons corps gezaaid heeft.

Eenmaal zal de tijd komen, dat gelijk weleer de bevolking aan het strand met spanning den afloop van den strijd tegemoet ziet. Die afloop kan echter slechts bevredigend zijn, wanneer in de jaren van voorbereiding jong en oud met „ambitie" heeft medegewerkt tot het bereiken van het beoogde doel.

Een luitenant ter zee der 2^{e} klasse.

Hulde brengende aan het gevoel en hart voor de vloot, dat uit bovenstaand stuk spreekt, meenen wij dit als een symptoom van herleving te mogen toejuichen. Nu, dank zij een veranderde stemming in 's lands vergaderzaal, met de reconstructie der vloot een begin gemaakt is, zal zich ongetwijfeld in de Marine een bezielende geest ontwikkelen, die de moeilijkheden zal kunnen overwinnen, die ons wellicht eenmaal te wachten zullen staan. Mogen Regeering en Volksvertegenwoordiging de zeemacht gaandeweg in staat stellen, onze rechten in het verre Oosten met meer klem te kunnen verdedigen!

De Redactie.

KANTTEEKENINGEN.

Bij Koninklijke boodschap van den 12en Maart werden den Staten-Generaal ter overweging aangeboden vier ontwerpen van wet tot regeling van:

1e. de bevordering, het ontslag en het op pensioen stellen der militaire officieren bij de Zeemacht;

2e. de bevordering, het ontslag, het op non-activiteit en het op pensioen stellen der militaire officieren bij de Landmacht;

3e. de militaire pensioenen bij de Zeemacht;

4e. de militaire pensioenen bij de Landmacht.

Reeds jaren geleden — ook meermalen door den ondergeteekende — werd gewezen op de gebreken der wetten van den 28en Augustus 1851 (Staatsblad No. 126 en 127) en de noodzakelijkheid betoogd van eene geheele herziening. Het zal dus niet verwonderen dat door mij met belangstelling werd kennis genomen van bovengenoemde wetsontwerpen met bijbehoorende memorie van toelichting, waar het doel daarmede beoogd is om in die gebleken behoefte te voorzien.

Al lezende werden door mij eenige kantteekeningen gemaakt, speciaal op de ontwerpen sub 1 en 3 genoemd en maakte ik aan het einde de conclusie „dankbaar maar niet voldaan". In de hoop hierdoor nog meer dankbaar en minder onvoldaan te zijn wanneer de ontwerpen als wet in het Staatsblad verschijnen, heb ik besloten die kantteekeningen eenigszins uitgewerkt en toegelicht te publiceeren en langs dien weg mijne bezwaren ter overweging aan te bieden.

A. De bevordering, het ontslag en het op pensioen stellen der militaire officieren bij de Zeemacht.

(Ontwerp van wet).

Eerste afdeeling. Algemeene bepalingen. (Art. 1—7).

Deze afdeeling geeft slechts aanleiding tot enkele opmerkingen. Zij betreffen voornamelijk de redactie van een paar artikelen, welke minder gelukkig wordt geacht.

Art. 2. De laatste alinea vermeldt dat de bepalingen betreffende de bevordering niet toepasselijk zijn ten aanzien van gepensionneerde officieren, omdat, behoudens in het geval voorzien bij art. 58, die officieren niet in aanmerking kunnen komen voor bevordering.

Aangezien nu in art. 58 wordt bepaald, dat de Koningin zich voorbehoudt enkele categorieën van de gepensionneerde officieren onder bepaalde omstandigheden (tijd van oorlog) weder in actieven dienst te herstellen, is het zeer rationeel dat de

bepalingen omtrent de bevordering op hen toepasselijk zijn en mag zelfs de vraag worden gedaan of eene speciale vermelding in de wet dienaangaande noodig is. Maar moet deze noodig worden geacht, dan zal het toch zeker beter wezen de betreffende alinea in positieven zin te redigeeren dan in negatieven zin zooals hier geschiedt.

Volgens art. 27 wordt een officier uit den dienst ontslagen, wanneer hem pensioen wordt toegekend en het spreekt dan van zelf dat van bevordering geen sprake meer kan wezen. Niets schijnt dus de redactie te rechtvaardigen van de alinea, waardoor indirect wordt bepaald dat de bepalingen betreffende de bevordering wel toepasselijk zijn op hen, die gedurende eenigen tijd pensioen hebben genoten en weder in actieven dienst zijn hersteld.

In verband met art. 6 is de onderstelling te maken, dat men heeft willen doen uitkomen dat toekenning van eenen titulairen rang aan een gepensionneerd officier geen bevordering is. Natuurlijk is dit op zichzelf juist, evenals het geene bevordering is voor een actief dienend officier wanneer hem een titulaire rang wordt toegekend, maar toch acht ik het wenschelijk dat de wet zoo duidelijk mogelijk uitdrukt wat zij zeggen wil en niet tusschen de regels door laat lezen.

Wanneer bedoelde alinea luidde: „De bepalingen betreffende „de bevordering zijn toepasselijk ten aanzien van hen, die krach„tens artikel 58 weder in dienst zijn gesteld", dan liet zij aan duidelijkheid niets te wenschen over, maar vertelde misschien tevens iets overbodigs. In dit geval is het beter dat zij geheel vervalt.

Art. 3. De laatste alinea doelt op de reglementen vast te stellen voor den raad van onderzoek en den raad van appèl. Ik hoop te zijner plaatse aan te toonen dat die raden niet gewenscht zijn en daarmee de reglementen en deze alinea onnoodig.

Art. 4. De eerste alinea bepaalt vanaf welken datum rekenen zal de diensttijd in eenen bepaalden rang en geeft als zoodanig aan den datum van ingang der benoeming.

Tevens wordt ondersteld dat die datum niet bepaald is geworden en zal in dat geval de diensttijd rekenen van de dagteekening van het besluit der benoeming.

Zou het niet beter wezen, in plaats van deze onderstelling in de wet op te nemen de bepaling dat de datum van ingang in het besluit der benoeming vermeld moet worden? Om reden van administratieven en financiëelen aard is bekendheid van dien datum immers ook noodig en kan er ook geen bezwaar bestaan dien datum te vermelden. Is die datum afhankelijk van bepaalde omstandigheden, b.v. het aanvaarden eener betrekking, dan is de dagteekening van het besluit ook niet bruikbaar. In zulk een geval moet door omschrijving de dag worden aangegeven waarop de diensttijd in den nieuwen rang geacht zal worden in te gaan.

Art. 5. Zie bij art. 20.

Art. 6. „Den rang werkelijk door hem bekleed" lezen wij in dit artikel. Alzoo geeft — alweer indirect — dit artikel te verstaan, dat toekenning van eenen titulairen rang geen bevordering is. Ik acht dit standpunt volkomen juist, maar had toch gaarne gezien dat de Memorie van Toelichting deze toelichting niet had achter gehouden. Te eerder omdat elders in die toelichting (bladz. 14) wordt gesproken van het toekennen van titulaire rangen aan officieren in actieven dienst; voor de derde maal echter indirect of in negatieven zin.

Wegens het tweeslachtige van titulaire rangen en de militaire wanverhouding waartoe zij aanleiding kunnen geven, had ik liever éénmaal de mededeeling gelezen dat zij niet meer zullen worden toegekend. Door toevoeging van eene alinea aan dit artikel zal gemakkelijk aan dien wensch voldaan kunnen worden.

Tweede afdeeling. Van de bevordering. (Art. 8—25).

Ook deze afdeeling geeft slechts aanleiding tot enkele minder gewichtige opmerkingen, voornamelijk bij art. 23 ten doel hebbende te voorkomen dat te langdurige plaatsing aan den wal den zeeofficier ongeschikt maakt voor den dienst aan boord.

Art. 8. „Onzen Minister van Marine". Is het niet meer overeenkomstig het Nederlandsch staatsrecht te schrijven „den Minister van Marine"? In de ontwerp-Pensioenwet wordt bovendien gesproken van „Onzen Minister van Financiën".

Art. 20. „De officieren behouden hunne aanspraak op be„vordering:

a. „die door Ons tijdelijk tot andere diensten, niet behoo„rende tot het Departement van Marine, worden geroepen;

b. „die met Onze machtiging zich tijdelijk in vreemden „militairen zeedienst bevinden.

„Wanneer de voornoemde diensten of vreemde militaire „zeedienst langer dan vier jaren achtereen duren, blijft de be„trokkene vanaf het tijdstip, dat de vier jaren verstreken zijn, „op het standpunt in de rangopvolging verkregen, stilstaan en „klimt eerst op nadat hij zich weder voor de Nederlandsche „Marine heeft beschikbaar gesteld".

De officier die zich tijdelijk in vreemden militairen zeedienst bevindt zal niet bevorderd kunnen worden, omdat hem tijdelijk ontslag werd verleend (art. 28). Over dit ontslag nader bij het betrokken artikel.

Aangezien het de bedoeling is zulk een officier gedurende 4 jaar zijne aanspraken op bevordering te laten behouden, zal dit artikel eenige wijziging behoeven voor het geval die bevordering had moeten plaats hebben, vóórdat zulk een officier zich weder beschikbaar stelt voor de Nederlandsche Marine, en die bevordering nu bij zijn terugkeer geschiedt. Ook art. 5 zal

daartoe eene aanvulling noodig hebben. Bij artikel 23 kom ik nader op dit artikel terug.

Art. 23. „De betrekkingen aan den wal, zoowel hier te „lande als in de overzeesche bezittingen en koloniën, mogen „behoudens het bepaalde bij de laatste alinea van art. 21, door „zeeofficieren niet langer, dan vier jaren achtereen worden „bekleed.

„Wij behouden ons echter voor van deze bepaling af te „wijken:

„1°. in bijzondere gevallen, ten aanzien van officieren, die „op het hooger genoemde tijdstip niet zonder nadeel voor den „dienst kunnen worden vervangen. Hunne vervanging zal echter „zoo spoedig mogelijk na genoemd tijdstip geschieden.

„2°. ten aanzien van officieren geplaatst in betrekkingen „voor welker vervulling kundigheden van zeer specialen aard of „bijzondere geschiktheid worden vereischt en waarvan verwisse- „ling der titularissen om die redenen zooveel mogelijk moet „worden vermeden.

„De officieren in dit artikel bedoeld moeten, om voor bevor- „dering in aanmerking te kunnen komen, voldoen aan de voor- „waarden voor bevordering in deze wet gesteld".

Om te bereiken wat dit artikel bedoelt, zal het noodig wezen hierbij tevens maatregelen te nemen dat de officier na vier jaar niet de eene betrekking aan den wal verwisselt met eene andere aan den wal, hetzij onmiddellijk hetzij na eenigen tijd non-actief te zijn geweest. Hiertoe zou op de eerste alinea kunnen volgen een alinea luidende:

„Na gedurende 4 jaar eene zoodanige betrekking bekleed te „hebben, zal de officier binnen een jaar geplaatst moeten wor- „den aan boord van eenen actieven oorlogsbodem voor den tijd „van minstens 6 maanden".

De practijk heeft reeds lang bewezen dat zulk eene bepaling ver van overbodig zal wezen. Met zulk een imperatief voorschrift zou er misschien ook geen bezwaar wezen de termijn van 4 jaar iets te verlengen, b.v. tot 5 jaar. Hierdoor zou tegemoet gekomen worden aan het bezwaar dat de termijn van 4 jaar voor het waarnemen van verschillende betrekkingen te kort wordt geacht. In het bijzonder heb ik hier het oog op de betrekking van officier-instructeur, maar hierop niet uitsluitend.

Onder „zeeofficieren" zijn ook begrepen de vlagofficieren. Aangezien deze aan het einde van hunne carrière zijn na eenige jaren vlagofficier te zijn geweest, komt het tamelijk overbodig voor te bepalen dat zij niet langer dan 4 jaren eene betrekking aan den wal mogen bekleeden. Door in plaats van „zeeofficieren" te schrijven „zeeofficieren beneden den rang van vlagofficier", zal het niet in strijd wezen met de voorschriften der wet wanneer een vlagofficier langer dan 4 jaar in eene betrekking aan den wal geplaatst blijft. In den regel toch zal de

2e alinea sub 2 hier niet toepasselijk geacht mogen worden en diezelfde alinea sub 1, zoo wij hopen, nimmer.

De omschrijving „de betrekkingen aan den wal, zoowel hier te lande als in de overzeesche bezittingen en koloniën", is die ruim genoeg? In verband met art. 20 worden hier blijkbaar bedoeld betrekkingen ressorteerende onder het Departement van Marine of van het Departement der Marine in O.-I. Toch zullen er wel betrekkingen aan den wal zijn niet ressorteerende onder de Marine-departementen, waarop ook toepasselijk verklaard zullen behooren te worden de bepalingen der 2e en 3e alinea. Ik denk b.v. aan de leden van het H. M. G. Alleen omdat het Hoog Militair Gerechtshof onder Justitie ressorteert, is het toch niet rationeel de officieren leden van het H. M. G. anders te behandelen dan de zeeofficieren die langer dan 4 jaar in eene betrekking aan den wal gehandhaafd worden. Immers juist als zeeofficier zijn zulke personen lid van het H. M. G. en dus zijn zij in geheel analoge positie geplaatst als hunne collega's in andere betrekkingen aan den wal. Wenscht de Regeering zoo iemand langer dan vier jaar te handhaven in de speciale betrekking, dan zal zijne opklimming in de ranglijst stilstaan (art. 20).

Hij zal dit dus in den regel niet wenschen en de Regeering billijkheidshalve hem moeten vervangen, ook al wenschte zij juist hem voor die zeer speciale betrekking te behouden. Den officier pensionneeren — aannemende dat zulks mogelijk is — gaat ook niet, ten minste niet met de bedoeling hem als lid van het H. M. G. te behouden, want de leden van het H. M. G. worden geacht te zijn in actieven dienst en zullen dit zeker moeten wezen na aanneming dezer wet (zie art. 1 van de Provisioneele Instructie voor het H. M. G.). Een gepensionneerd officier zal dan geen lid van het H. M. G. kunnen wezen:

1°. omdat hij ontslagen en dus geen militair meer is;

2°. omdat hij zijn pensioen verliest en daarmede den rang van officier (zie art. 26 sub 5).

Eene aanvulling van art. 20 zal alzoo voor de leden van het H. M. G. toepasselijk moeten verklaren de laatste alinea van art. 23. Zoolang het H. M. G. nog bestaat, zal met de militaire leden in deze wet rekening moeten worden gehouden.

Derde afdeeling. Van het ontslag (art. 26—56).

Waren het slechts enkele bescheiden opmerkingen waartoe de eerste en tweede afdeeling aanleiding gaven, anders is het gesteld met de derde afdeeling. De heldere en zakelijke wijze waarop de algemeene bepalingen in de eerste afdeeling zijn samengevat, de bevordering in de tweede afdeeling wordt geregeld, is in de derde afdeeling niet te herkennen. Men zou geneigd zijn te onderstellen dat een ander persoon de leiding had gehad bij de samenstelling van deze afdeeling, omdat men na een zeker aantal flinke schreden vooruit te zijn gegaan, in

deze afdeeling weêr eenige passen terug doet, als had men gevreesd te ver te zijn gegaan. Ondanks veel goeds staat veel in deze afdeeling mij niet aan, niet alleen om hetgeen betreffende het ontslag wordt bepaald, maar vooral ook juist wegens het gemis aan eenheid van gedachte met de twee vorige afdeelingen. Er werd indertijd gefluisterd dat haast gemaakt moest worden met de ontwerpen, dat den samensteller(s) verzocht was voort te maken omdat de Regeering spoedig de wetsontwerpen wilde indienen bij den Raad van State. De derde afdeeling schijnt dit verhaal te komen bevestigen, zij is met minder zorg afgewerkt dan de andere, men heeft de grondslagen niet voldoende vastgelegd, alvorens tot de redactie der verschillende artikelen over te gaan. Ten minste dezen indruk heb ik van de derde afdeeling gekregen.

Art. 26. „Behalve in de gevallen bij andere wetten voor„zien wordt de rang van officier verloren:

„1°. door ontslag uit 's Rijks zeedienst wanneer dat ont„slag niet gepaard gaat met de toekenning van pensioen of de „erkenning van het recht op pensioen, en wanneer niet het „geval aanwezig is voorzien bij het laatste lid van art. 28;

„2°. door het verlies van den staat van Nederlander;

„3°. door het aannemen van vreemden adeldom;

„4°. door buiten Onze toestemming een ordeteeken, titel, „rang, waardigheid of openbare bediening aan te nemen, ver„leend of opgedragen door eene vreemde Mogendheid of Regeering;

„5°. door het ophouden of op eenigerlei wijze verloren „gaan van verleend pensioen of van verkregen recht op pensioen".

Mij dunkt dit artikel geheel overbodig, neen erger, verkeerd. Zonder dit artikel zou toch geen mensch er aan twijfelen of een officier aan wien ontslag verleend is (al dan niet eervol) heeft opgehouden officier te zijn en wat er dan overblijft van „den rang van officier" is minstens genomen nevelachtig. Zulk een persoon is dan „gewezen officier", „oud-officier", „gepensionneerd officier" of hoe men hem verder wil betitelen, maar zeker niet „officier".

Gewezen predikanten, notarissen, industriëelen, kruideniers, enz. enz. zullen door velen bij voortduring beschouwd worden als te behooren tot den stand waarin zij voorheen werkzaam waren en dit is ook zeer verklaarbaar. Een deel, veelal een zeer belangrijk deel van hun leven, hebben zij in een bepaalden kring verkeerd, zijn daarmede als het ware samengegroeid, en als regel zullen zij voeling blijven houden met hun vroegere ambts- en beroepsgenooten. Die vroegere werkkring geeft eenigszins een maatstaf van beschaving, ontwikkeling, enz. en zoo zal het ook wezen met den gewezen officier; daar evenmin als voor eenig ander staatsburger bij de wet bepaald wordt wanneer hij niet meer gerekend zal mogen worden tot den kring zijner vroegere collega's te behooren, acht ik zulk eene bepaling noodig

of gewenscht voor gewezen militairen. Ik schrijf militairen ofschoon het artikel spreekt van officier (de wet handelt alleen over officieren) want acht men zulk eene bijzondere regeling noodig voor den officier, dan zal toch op de eene of andere wijze eene overeenkomstige bepaling moeten worden getroffen voor den onderofficier en voor den mindere. Immers het is de bedoeling der wet juist zooveel mogelijk gelijke beginselen te doen valideeren voor officieren, onderofficieren en mindere militairen. Maar afgescheiden van deze beginselkwestie doet zich de vraag voor hoe blijken zal van dit verlies van den rang van officier. Zal een Koninklijk besluit zulks vermelden in ieder bijzonder geval? Het Departement van Marine zal dan een voortdurend toezicht moeten houden op het doen en laten van vele gewezen officieren, dat is van menschen waarmede het juist in den regel zoowat niets meer te maken heeft en die contrôle zal zelfs zeer moeielijk wezen. Men lette b.v. op het vermelde sub 4 „aanneming van een vreemd ordeteeken". Hoe moet men daar achter komen, vooral wanneer zelfs het lint niet gedragen wordt? En in overeenstemming met de grondwet is het criterium het aannemen; het dragen van vreemde ordeteekenen, ook zonder die gekregen te hebben, laat de strafwet opzettelijk vrij, aan een ieder die daartoe lust gevoelt.

Speciaal wordt sub 5 ook vermeld het ophouden of op eenigerlei wijze verloren gaan van pensioen of van verkregen recht op pensioen.

In de eerste plaats heeft men hier het oog op tijdelijk gepensionneerden (het ophouden) maar op wie verder? Ik dacht dat het pensioen beschouwd als voorwaardelijk uitgesteld tractement eenmaal toegekend nooit verloren behoorde te kunnen gaan, dat de juistheid van dit beginsel tegenwoordig algemeen erkend werd en het pensioen dan ook alleen kon „stilstaan" tijdens het ondergaan van gevangenisstraf.

Krachtens dit artikel sub 5 zal ook de rang van officier verloren gaan voor een gepensionneerd officier wiens pensioen (tijdelijk) ophoudt, omdat hij een tractement van rijkswege geniet.

Zal dit verlies van den rang van officier ook tijdelijk wezen?

En hoe zal gehandeld moeten worden met actief dienende officieren, die krachtens dit artikel den rang van officier verliezen? Zij schijnen officier te zullen blijven, want zij kunnen niet worden ontslagen, tenzij art. 27 of art. 30 toevallig op hen toepasselijk is. Dit nu zal zeker niet altijd het geval wezen, want men zal b.v. het aannemen van een vreemd ordeteeken zonder toestemming der Koningin toch moeielijk kunnen brengen onder „het bepaald aanranden van de grondwettige instellingen."

Nevens gewezen officieren met rang van officier zullen er dus kunnen zijn officieren in actieven dienst zonder rang van officier.

Neen, veilig kan artikel 26 uit de wet vervallen; bepaald

zal dat een groote verbetering wezen en is het te hopen dat een amendement daartoe zal worden ingediend. Dit kan te gemakkelijker omdat, wanneer zulk een amendement wordt aangenomen, in de wet niets behoeft veranderd te worden dan de nummering der artikelen, terwijl de laatste alinea van art. 28 komt te vervallen.

Aangezien zeer terecht nergens bepaald wordt dat een gepensionneerd officier den rang van officier behoudt, zal het dan duidelijk wezen, dat de officier wien bij ontslag pensioen werd toegekend, evenmin dien rang behoudt als zijn minder gelukkige collega die zonder pensioen den zeedienst vaarwel moet zeggen.

Art. 27. Dit artikel bevat zeer veel goeds, maar zal nog beter wezen wanneer de laatste alinea komt te vervallen. Het onderzoek door eene commissie van vlag- of hoofdofficieren zal de toepassing al meer dan moeielijk genoeg maken en de belangen van den betrokken persoon zeer voldoende waarborgen. Nu nog regelen te willen stellen hoe de commissie die taak moet opvatten en uitvoeren is niet gewenscht. In een bepaald geval is dan de uitvoering misschien geheel onmogelijk.

Waartoe toch een eenvoudige zaak zoo samengesteld gemaakt? Steeds zooveel rekening gehouden met het belang van één persoon, zoo weinig met dat van de gemeenschap?

Art. 28. Dit artikel bepaalt, dat *tijdelijk* eervol ontslag wordt verleend aan den officier die machtiging bekomt om zich in vreemden militairen zeedienst te begeven.

De bepaling is nieuw en is volgens de Memorie van Toelichting gewenscht, opdat de Regeering in geen enkel opzicht verantwoordelijk zal kunnen worden gesteld voor de daden en handelingen van dien officier.

Duidelijk is dit allerminst, want juist omdat hij officier is, zal het hem vermoedelijk alleen gelukken als officier tijdelijk in vreemden militairen zeedienst te treden en zal die zaak zelfs wel langs diplomatieken weg in orde worden gebracht.

De Nederlandsche Regeering blijft tegenover de vreemde Regeering alzoo wel degelijk moreel verantwoordelijk voor de daden en handelingen van dien officier, ten minste evenzeer of hem tijdelijk al dan niet ontslag is verleend.

Ook tegenover een andere vreemde Regeering (in tijd van oorlog) zal de zaak wel geheel op hetzelfde neerkomen of een officier die bij den vijand dienst doet, is Nederlandsch officier of *tijdelijk* ontslagen Nederlandsch officier. Immers, het zal gemakkelijk blijken kunnen, dat de machtiging verleend werd vóór en geheel onafhankelijk van den oorlog. Vreest men moeielijkheden in dezen zin, dan zal men beter doen te bepalen, dat de machtiging beschouwd moet worden te zijn ingetrokken in geval van een oorlog waarin het vreemde land betrokken is, of geen machtiging te verleenen.

Moet uit de toelichting gelezen worden dat de Regeering,

die in geen enkel opzicht verantwoordelijk wil wezen voor de daden en handelingen van den officier, ook hem bij de Regeering niet verantwoordelijk daarvoor wenscht te stellen? Met andere woorden, dat hij herbenoemd zal worden in zijnen rang (of in een hoogeren) zoodra hij zich weder beschikbaar stelt voor de Nederlandsche marine en zulks onafhankelijk van zijne daden en handelingen gedurende die jaren?

De 2e en 3e alinea van dit artikel komen mij voor weinig reden van bestaan te hebben. Komen zij te vervallen, dan zal art. 20 wijziging behoeven.

Art. 29. Sub *c* bevat dit artikel een reden tot afwijzing van een verzoek om (eervol) ontslag, welke minder gelukkig geformuleerd is.

Het voorschrift luidt als volgt:

„indien de officier ter zake van een of meer der feiten be„doeld bij art. 30 voor eenen raad van onderzoek als beklaagde „geroepen is, of krachtens gegeven bevelen geroepen zal worden."

Volgens de letter van dit voorschrift zal een officier die weet dat hij groote kans heeft voor een raad van onderzoek geroepen te worden, nog recht hebben op eervol ontslag indien hij zulks vraagt voordat de bevelen daartoe gegeven zijn.

En aangezien alleen den Minister van Marine de bevoegdheid wordt toegekend zulk een last te geven (art. 32) en wegens de bepalingen van dat zelfde artikel dit niet zoo gemakkelijk (snel) kan geschieden, zal de betrokken officier altijd ruim gelegenheid hebben het bijeenroepen van dien raad te voorkomen door het vragen van zijn eervol ontslag. En aangenomen moet worden dat dit niet de bedoeling is, want in ditzelfde artikel wordt sub *e* hem in een geheel overeenkomstig geval de gelegenheid benomen nog eervol ontslag te krijgen, ja in een veel minder ernstig geval, daar het eervol ontslag geenszins de strafrechterlijke vervolging zal tegenhouden wegens feiten gepleegd vóór het verzoek om eervol ontslag uit den dienst.

Een wijziging der redactie sub *c* komt mij alzoo gewenscht voor, ten minste indien de raad van onderzoek, waarover nader, behouden blijft.

Art. 31. Hier wordt bepaald dat niet eervol ontslag aan een officier alleen verleend kan worden op advies van een raad van onderzoek of van een raad van appèl.

Ten zeerste verwondert mij in deze wet het behoud van den raad van onderzoek na hetgeen daaromtrent ook in de Memorie van Toelichting wordt vermeld.

Wij lezen daar toch (bladz. 19): „De Regeering komt dan „voor een moeilijk geval te staan, aangezien zij, en niet de raad „van onderzoek, verantwoordelijk is voor de bruikbaarheid van „den officier; de betrokken officier is in zekeren zin gerehabili„teerd en hoewel de Regeering overtuigd kan zijn van de „schuld van den betrokkene en in die overtuiging gesterkt kan „zijn door de meening van de minderheid van den raad, is zij

„toch verplicht gebruik te maken van de diensten van zulk een „officier". Deze passage dient om den raad van appèl te introduceeren, een dubbelganger van den raad van onderzoek, al noemt de memorie hem ook een raad van eenigszins hoogere orde. Ik moet verklaren den gedachtengang, welke tot deze uitbreiding van den raad van onderzoek geleid kan hebben, niet te vatten.

Zeker, wanneer de raad van onderzoek met algemeene stemmen heeft geadviseerd, dat er geen termen zijn tot het verleenen van een niet eervol ontslag, dan kan de Regeering daardoor moeielijk versterkt zijn in hare meening, dat het niet eervol ontslag verleend moet worden. (Zie de Memorie van Toelichting). Maar wanneer die raad van onderzoek tevens met algemeene stemmen heeft beslist, dat de betrokken officier zich wel heeft schuldig gemaakt aan de hem ten laste gelegde feiten — het voorbeeld is ontleend aan de practijk en zelfs nog niet lang geleden voorgekomen — dan blijft het toch zeer moeielijk voor de Regeering nu overtuigd te zijn van de bruikbaarheid en geschiktheid van dien officier. En als de raad van appèl, eigenlijk niets anders dan een tweede raad van onderzoek, vervolgens eveneens concludeert, dan blijft de onmogelijke toestand gehandhaafd, dat de verantwoordelijke minister gebruik moet maken van de diensten van een officier, dien hij op goede gronden ongeschikt acht.

Vooral waar de feiten vaststaan zoowel als de schuld daaraan van den beklaagde, is het immers eenvoudig een kwestie van appreciatie of de officier al dan niet ontslagen zal behooren te worden.

En die beslissing behoort tehuis bij den verantwoordelijken minister, niet bij een raad, die slechts advies geeft; ook de Memorie van Toelichting erkent uitdrukkelijk dat dit slechts zijn taak is.

Met dat geven van advies is onvereenigbaar de verplichting van de Regeering, om overeenkomstig het advies te handelen, ten minste daarvan niet af te wijken dan ten gunste van den betrokken officier. De beslissing is dan feitelijk wel bij den raad van onderzoek of bij dien van appèl, zij geven niet uitsluitend advies.

Reeds meermalen heb ik er op gewezen, dat de raden van onderzoek niet thuis behooren bij onzen regeeringsvorm en de Memorie van Toelichting kan mij slechts versterken in die overtuiging. — Het is immers aan geen redelijken twijfel onderhevig of de samensteller van het wetsontwerp heeft gehinkt op twee gedachten, twee tegenstrijdige beginselen willen combineeren. Het resultaat van het compromis is geweest eene mogelijke revisie bij den raad van appèl, een resultaat dat wegens zijn halfheid niemand zal bevredigen.

Van meer gewicht is het, dat minder gevallen aan het oordeel van den raad onderworpen zullen moeten worden, maar toch blijf ik hopen, dat dit instituut niet in de wet zal herleven,

ook niet onder eenigszins gewijzigden vorm. — Het is niet meer van dezen tijd. — Misschien zal het thuis behooren in de volgende eeuw, ten minste wanneer in de practijk toepassing vindt de leer, dat de werklieden zullen bepalen, welke werklieden de patroons al dan niet zullen hebben te gebruiken. Een ultra conservatieve instelling zou alzoo onder ultra radicale of socialistische vlag haar wedergeboorte kunnen vieren. Voor de zooveelste maal zou het bewijzen, dat les extrêmes se touchent, dat ook hier alles slechts een cirkelgang is.

Art. 32—56. Niet minder dan 25 artikelen zijn gewijd aan de samenstelling en wijze van werken van de raden van onderzoek en van appèl, een getal dat te meer indruk maakt, wanneer men er op let dat de geheele wet slechts 60 artikelen bevat en dat nog twee reglementen bij algemeenen maatregel van bestuur zullen moeten worden vastgesteld om verschillende punten te regelen.

Mij ontbreekt ten eenenmale de lust die 25 artikelen à tête reposée na te gaan, overtuigd als ik ben, dat zoowel de raad van onderzoek als zijn jongere broeder (die als oudere boven hem geplaatst wordt), de raad van appèl, niet veel meer dan doodgeboren kinderen zullen wezen, zelfs aannemende, dat het aantal artikelen niet met 26 (31 t/m 56) wordt verminderd.

Aangezien de invoering van de geheele wet afhankelijk wordt gesteld van het gereed zijn der reglementen voor de raden van onderzoek en van appèl en deze reglementen eerst den Raad van State kunnen worden aangeboden, wanneer de wetten door de beide Kamers der Staten-Generaal zullen zijn aangenomen (art. 60 Memorie van Toelichting), is het dubbel gewenscht, dat de artikelen 31 t/m. 56 bij de behandeling door de Staten-Generaal uit de wet gelicht worden.

Wellicht heeft de waarschijnlijkheid dat dit gebeuren zal den samensteller(s) der wet den moed benomen aan die reglementen te beginnen. Met dat vooruitzicht is zulk werk ook weinig animeerend, zelfs al voelt men iets voor het bestaan dier raden.

Ik zal dan ook het voorbeeld maar volgen der samenstellers en niet vermelden de verschillende vragen waartoe reeds eene oppervlakkige lezing der 25 artikelen aanleiding geeft.

Vierde afdeeling. Van het op pensioen stellen (art. 57—59).

Art. 58. Wanneer art. 26 komt te vervallen, dan zal het misschien overweging verdienen om duidelijkheidshalve hier in plaats van „hunnen rang" te schrijven „den laatstelijk door hen bekleeden rang.

Art. 59. Zijn de woorden „of bij het zeewezen in eene betrekking aan den wal geplaatst is" niet overbodig en daarom ongewenscht? In art. 58 wordt alleen gesproken van „weder

in dienst stellen" van gepensionneerde officieren en het voorschrift van art. 59 heeft uitsluitend op hen betrekking. In de betrekking aan den wal zijn zij toch ook in dienst bij de Zeemacht? Zoo niet, dan kan in deze wet van hen in het geheel geen sprake zijn en evenmin in de Pensioenwet voor de Zeemacht. (Zie de considerans van deze wetten).

Vijfde afdeeling. Slotbepaling (art. 60).

Art. 60. De bepaling, dat de wet eerst op een later te bepalen datum in werking zal treden, komt mij weinig gemotiveerd voor. Blijkens de Memorie van Toelichting zijn alleen de reglementen (zie hierboven onder art. 35 t/m. 56) daarvan oorzaak. Zeer zeker zijn die ook nu te ontwerpen. Mogen zij overbodig blijken en hierdoor de invoering der wet niet noodeloos vertraagd worden.

B. De militaire pensioenen bij de zeemacht.

(Ontwerp van wet).

Eerste afdeeling. Van de pensioenen der officieren en mindere militairen (art. 1–31).

Deze afdeeling geeft slechts tot kleine opmerkingen, de redactie van een paar artikelen betreffende, aanleiding.

Art. 9. De laatste alinea van dit artikel bepaalt, dat het artikel ook geldt voor gepensionneerde officieren in het geval, voorzien bij art. 58 der Bevorderingswet voor de Zeemacht, alsmede voor hen die geplaatst of herplaatst worden in eene militaire betrekking aan den wal.

Aangezien bedoelde personen ongetwijfeld reeds begrepen zijn in de eerste alinea van het artikel, komt mij de toevoeging dezer alinea overbodig voor.

Art. 24. Er wordt hier gesproken van „den onderofficier of korporaal", terwijl bedoeld worden alle onderofficieren. Aangezien nu ook volgens de militaire strafwetten een korporaal onderofficier is, zal volstaan kunnen worden met de uitdrukking „onderofficier". En niet alleen zal hiermede volstaan kunnen worden, maar die wijziging is bepaald noodig, opdat deze wet niet nieuw voedsel geve aan de nu bijna vergeten en met de wet strijdige meening, dat een korporaal geen onderofficier is. De aanhef van het volgende artikel maakt het bovendien onmogelijk, dat de juiste uitdrukking tot verkeerde opvatting zal kunnen leiden.

Art. 27. Blijkbaar zijn in dit artikel door den drukker enkele woorden weggelaten. Ofschoon de bedoeling duidelijk is, zal tusschen de woorden „wordt" en „bepaald" (6e regel) moeten worden ingelascht „voor ieder dienstjaar".

Tweede afdeeling. Van den onderstand aan officieren. (Art. 32).

Art. 32. Wanneer de raden van onderzoek en van appèl

uit de wet verdwijnen, dan moeten vervallen de woorden „volgens het te zijnen aanzien uitgebracht advies of"

Derde afdeeling. Van de pensioenen der weduwen en kinderen. (Art. 33—43).

Ook deze afdeeling geeft slechts tot een paar kleine opmerkingen aanleiding.

Art. 34. „Voor den kantonrechter zijner woonplaats". Is dit voorschrift niet al te beperkend? De geneeskundige die het getuigschrift kan afgeven zal ergens kunnen wonen waar geen kantonrechter bestaat. Alleen wanneer de patient binnenslands overleden is, zal dit voorschrift toepassing kunnen vinden en dat mag de bedoeling niet wezen.

En wat moet de geneeskundige onder eede bevestigen?

Den inhoud van het getuigschrift of de waarheid van den inhoud?

Vermoedelijk het laatste, maar de waarheid heeft de drukker dan achtergehouden.

Art. 36 (en andere). Weduwen-pensioen is de meervoudsvorm, in het enkelvoud gebruikt zooals hier het geval is in de 3e alinea, moet het wezen Weduw- of Weduwe-pensioen.

De fout wordt niet alleen in deze toekomstige wet gemaakt.

Art. 41. Houdt de laatste alinea van dit artikel wel rekening met het geval dat de hertrouwde weduwe ook kinderen had?

Bij haar later huwelijk hebben die kinderen haar weduwepensioen gekregen en mij dunkt zij zal dit nu onmiddellijk terug behooren te krijgen.

In het onderstelde geval was dit ook haar „vorig" pensioen. Alleen wanneer zij geen kinderen had, zal haar vorig pensioen aan de kinderen van een vroeger huwelijk zijn gekomen.

Waarom moet het nader huwelijk bepaald ontbonden wezen op verzoek der vrouw? De Memorie van Toelichting geeft hier geen licht en dat zou toch niet overbodig zijn geweest waar die eisch oogenschijnlijk door niets gebillijkt wordt.

Vierde afdeeling. Algemeene bepalingen betreffende de pensioenen en onderstanden. (Art. 44—55).

Deze afdeeling geeft tot de volgende opmerkingen aanleiding.

Art. 50. Het pensioen en de onderstand vervallen, wanneer de titularis:

a. „naturalisatie in een vreemd land of vreemden adeldom „aanneemt;

b. buiten Onze toestemming zich in vreemden krijgsdienst „begeeft, of een ordeteeken, titel, rang, waardigheid of openbare

„bediening aanneemt, welke door eene vreemde Mogendheid of „Regeering is verleend of opgedragen".

Mij komen deze bepalingen voor het meerendeel weinig billijk, neen onbillijk voor. Wanneer men het pensioen beschouwt als een voorwaardelijk uitgesteld tractement en hierop eenmaal recht verkregen is omdat aan de gestelde voorwaarden voldaan werd, kan moeilijk een ander oordeel geveld worden. Alleen naturalisatie in een vreemd land of vreemde krijgsdienst kunnen geacht worden misschien reden op te leveren voor het vervallen van pensioen. Ook stemt dit artikel weinig overeen met den geest van het vorig artikel. Minstens zal de bepaling van de 2e alinea van art. 49 hier toepasselijk moeten worden verklaard, want zeer denkbaar is het geval dat de gepensionneerde die expatriëert de genoemde betrekkingen onverzorgd achterlaat.

Maar ook wanneer hij binnenslands blijft is het toch wat bar, b.v.: het aannemen zonder toestemming der Koningin van een vreemd ordeteeken zooveel zwaarder te doen boeten dan het plegen van een misdrijf dat gestraft werd. In dit geval toch is voor den persoon zelf de inhouding ook slechts tijdelijk en heeft eerst plaats bij een minimum-straftijd van 3 maanden.

Het feit dat in andere pensioenwetten overeenkomstige bepalingen bestaan, rechtvaardigt mijns inziens niet de opname in deze wet van zulk een crimineel artikel, dat niet in overeenstemming is met den overigens zoo milden en vrijzinnigen geest der wet.

Zal in ieder bijzonder geval een Koninklijk besluit omtrent het vervallen van het pensioen of den onderstand moeten beslissen?

Het artikel ontsiert het ontwerp. Moge het in de wet niet ongewijzigd voorkomen!

Art. 51. „Met Onze toestemming kan het pensioen of de „onderstand, geheel of gedeeltelijk, met militair tractement of „eenige aan den militairen dienst verbonden belooning worden „genoten.

„Wanneer de toestemming niet verkregen is, houdt het „pensioen of de onderstand op met den dag voorafgaande dien, „waarop het militair tractement of de militaire belooning aan„vang heeft genomen.

„Bij het later ophouden van het militair tractement of de „militaire belooning, wordt de titularis in het genot van het „pensioen of den onderstand hersteld, tenzij er termen bestaan „om hem een hooger pensioen te verleenen of hij het recht op „pensioen of onderstand mocht hebben verloren."

Wanneer het recht op pensioen of onderstand verloren is gegaan, dan kunnen er toch termen aanwezig zijn om dit vroeger genoten pensioen uit te betalen aan de betrekkingen, bedoeld in art. 49, 2e alinea.

Het zal dus geheel in den geest der wet wezen die 2e alinea hier toepasselijk te verklaren.

Vijfde afdeeling. Overgangs- en slotbepalingen (art. 56–58).

Deze afdeeling geeft tot geene opmerking aanleiding, behoudens bij:

Art. 57. In overeenstemming met de ontwerp-Bevorderingswet wordt bepaald, dat deze wet in werking zal treden op een nader te bepalen datum.

Blijkbaar is het de bedoeling, dat Bevorderingswetten en Pensioenwetten alle met denzelfden datum in werking zullen treden. Daar het uitstel alleen noodig geacht wordt voor de hooger besproken reglementen en de pensioenwetten hiervan dus ook al afhankelijk worden gemaakt, is het nog een reden te meer te hopen, dat die reglementen onnoodig zullen wezen, omdat de raden, waarvoor zij dienen, zelf niet in de wet voorkomen. Eenmaal door de Staten-Generaal goedgekeurd, zal de invoering der nieuwe wetten dan op niets meer behoeven te wachten dan op de Koninklijke goedkeuring om afgekondigd te worden en in werking te treden.

De nauwe verwantschap van de ontwerpen 1 en 3 met 2 en 4 zal oorzaak wezen, dat wijzigingen in die betreffende de Zeemacht, in den regel veranderingen voor die betreffende de Landmacht tengevolge zullen moeten hebben. Aangezien ik het geheele stel wetsontwerpen slechts enkele dagen te mijner beschikking had, heeft mij de tijd ontbroken nauwkeurig na te gaan, waarin die veranderingen precies zullen moeten bestaan.

Batavia, 22 Mei 1900. J. P. van Rossum.

STATISTISCHE OPGAVEN OMTRENT DEN GEZONDHEIDSTOESTAND VAN VERSCHILLENDE ZEEMOGENDHEDEN,

door Dr. J. A. PORTENGEN, Arts,

Officier van Gezondheid der 1e kl. Hr. Ms. Zeemacht.

VII. N.-AMERIKAANSCHE, VIII. DEENSCHE, IX. RUSSISCHE MARINE.

Ook bij de Russische en Amerikaansche Marine zijn de numerieke gegevens omtrent den gezondheidstoestand over dezelfde tien jaren (1887–1897) berekend, waarover loopen de in

het „Marineblad" reeds verschenen mededeelingen aangaande de Engelsche, Duitsche, Nederlandsche, Japansche, Italiaansche en Oostenrijksche Marine.

Bij de Amerikaansche Marine is de „force afloat" als basis der berekening genomen.

Hoewel bij de Russische Marine in de rapporten der laatste jaren de gezondheidstoestand der opvarenden aan boord der schepen in de verschillende Russische havens wordt opgegeven, zoo was deze toe te juichen maatregel, die te zijner tijd tot belangrijke gevolgtrekkingen kan leiden, nog niet lang genoeg in practijk gebracht om daaraan eene berekening over een tijdperk van tien jaren te ontleenen, maar zijn hier om die reden de eindcijfers van de zieken, geëvacueerden en overledenen der geheele Russische Marine uit de officieele rapporten in gebruik genomen.

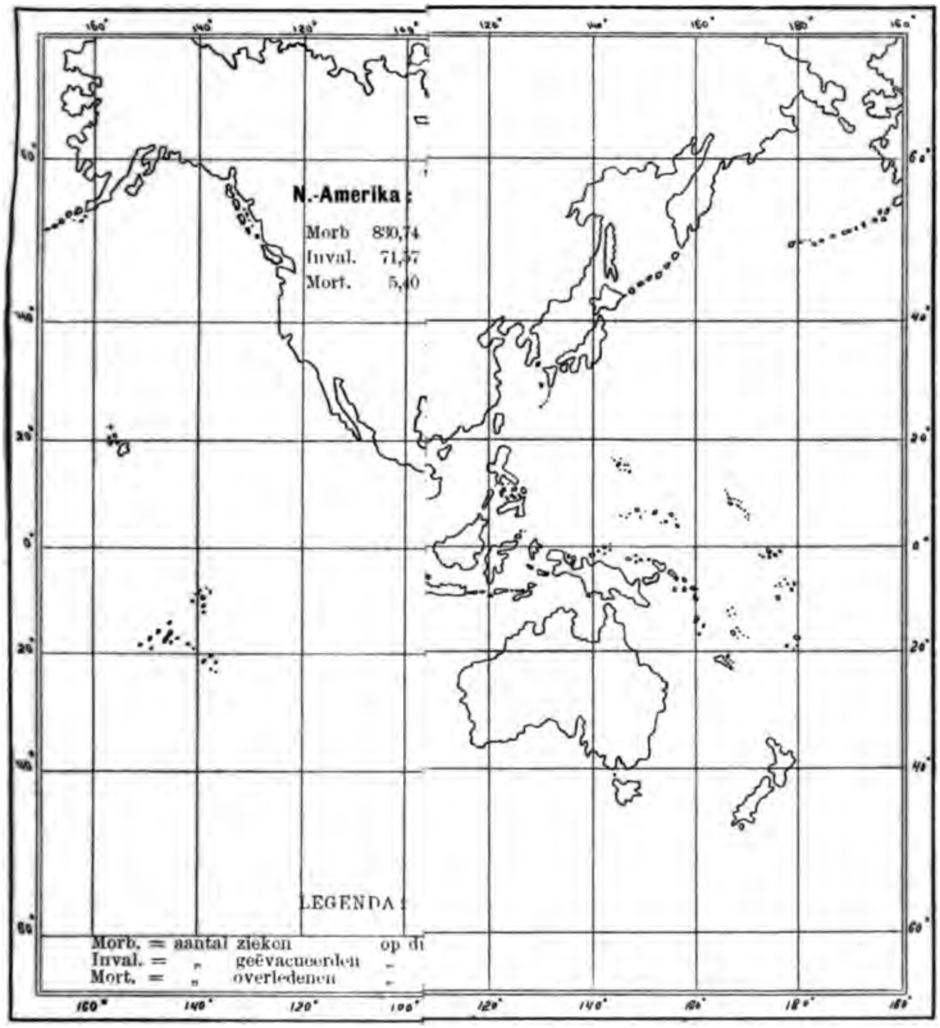
Omtrent de Deensche Marine zijn aan de hand van Dr. Koch's „Jahresbericht über die Leistungen und Fortschritte auf dem Gebiete des Militär Sanitätswesens" de jaren 1891 tot en met 1895 als punt van uitgang genomen; de bijzondere verhoudingen der Deensche Marine en de in de geneeskundige rapporten uitvoerig medegedeelde cijfers van de zieken in den Buitendienst, alsmede die van het loods- en werfpersoneel maken deze voor eene vergelijking met de statistische opgaven van andere zeemogendheden minder geschikt.

NOGMAALS HET AANDEEL VAN DE MARINE IN DE VERDEDIGING VAN DE CITADEL VAN ANTWERPEN.

Op blz. 860 der 7e aflevering van de vorige jaargang van het Marineblad is eene mededeeling ingelascht betreffende de expeditie tegen Doel op 23 December 1832, nadat daags te voren op de meest eervolle wijze de capitulatie van de Citadel van Antwerpen was geteekend. Van welwillende zijde daartoe in staat gesteld laten wij hier een eenigszins juistere en meer volledige beschrijving van de Doel-expeditie volgen.

Op den dag dat het smaldeel voor Antwerpen vernield werd, ondernam het eskader op de Schelde onder kapt. ter zee Lucas, tot vervanger van den S.b.n. Lewe van Aduard benoemd, een aanval op den vijand nabij Doel, in verband met het voornemen om den Keerdijk, ten zuiden van die plaats, ongeveer dwars gericht op den Scheldedijk, door te steken en daardoor de rond Liefkenshoek gevormde inundatie, ten Noorden, tot Doel te laten doorloopen en het fort op die wijze nog beter bestand te maken tegen eene mogelijke belegering. Hij verzamelde de „Eurydice", de „Komeet", de „Proserpina", 6 kanonniers in 2 roeibooten op de hoogte van Doel; een paar roei-

Overzichtskaar DER TOTALE STERKTE bij de



Dr. J. A. Portengen.
Officier van Gezondheid der 1e kl.
Hr. Ms. Zeemacht.

YORK
RARY
R L

kanonneerbooten werden bij de keerkade der overstrooming van Liefkenshoek geplaatst, 4 kanonneerbooten stevenden naar de Perel en de „Medusa" zoude de Kruisschans met hare mortieren onder vuur nemen. Vier stoombooten en eenige barkassen kwamen met een bataljon onder Majoor R. P. Boelen van Bath, omstreeks 9 tot 10 uur 's morgens iets zuidelijk van den genoemden keerdijk ten anker, terwijl 50 matrozen en mariniers van de „Eurydice" intusschen landden en de Luit.-kol. Bake uit Liefkenshoek een uitval liet doen. Onder het vuur van de „Eurydice" had hare landingsdivisie met de afdeeling uit Liefkenshoek eenig succes. Niet alzoo echter de aanval van het genoemde bataljon. Door het late en te langzame landen hiervan en het vrij spoedig buiten gevecht stellen van den Majoor Boelen met zijn adjudant, werd in het slechts weinige dagen geleden uit schutters en recruten samengestelde bataljon, dat dus nog weinig was geoefend, het zoo noodzakelijke verband al spoedig verbroken. Van eene krachtige samenwerking van de verschillende afdeelingen was dan ook geene quaestie en op onderscheidene punten konden de officieren den troep, die hier voor het eerst in het vuur kwam, niet vooruit krijgen tegen den overmachtigen vijand, die behoorlijk gedekt was terwijl de onzen alle dekking misten. Niettegenstaande het beleidvol optreden van den Kapitein-luitenant ter zee J. Boelen, op wien het commando was overgegaan, werd het dan ook onmogelijk den vijand terug te drijven en was men genoodzaakt terug te trekken. Ook hierbij werden nog door het aanhoudend vuur des vijands verliezen geleden; maar in aanmerking genomen de zeer ongunstige omstandigheden werd de terugtocht toch ordelijk en betrekkelijk voorspoedig volbracht. Te vier uur te Liefkenshoek aangekomen, keerde het marschbataljon naar Bath terug.

Totaal kwam deze rampspoedige onderneming te staan op 15 gewonden van de „Eurydice" en 14 dooden en 60 gewonden van het marschbataljon, dat in zijn geheel uit 916 man had bestaan. Maar uit den aard der zaak werd de ongunstige indruk der berichten hiervan (in de Staatscourant van 25, 27 en 28 December 1832) verzacht door den buitengewonen lof die met de verdediging der Citadel van Antwerpen door onze land- en zeemacht was ingeoogst.

Eerst vele jaren later werden ter zake van de Doel-expeditie nog enkele militaire eerbelooningen uitgereikt. E. Lucas werd in de Militaire Willemsorde verhoogd tot Ridder 3de klasse en R. P. Boelen, de zeeofficieren C. J. Speelman en O. A. Uhlenbeck en de marinier J. C. Koderitsch, bekwamen het ridderkruis 4de klasse dier orde, terwijl aan J. Boelen het commandeurskruis en aan den eersten Luitenant der Infanterie M. van Gerve het ridderkruis van de Eikenkroon werd toegekend; J. Boelen was bereids met de beide Nederlandsche ridderorden begiftigd.

F. E. M.

UIT DEN KRIJGSRAAD.

Wegens drukke bezigheden heeft VERITAS zijne welversneden pen nedergelegd en ons verzocht als correspondent in de afdeeling Willemsoord de door hem begonnen rubriek: „Uit den krijgsraad", te vervolgen.

Gaarne hulde brengende aan de wijze, waarop VERITAS verschillende vonnissen heeft besproken en evenals hij overtuigd van het nut van dezen leiddraad, bij het opleggen der straf, neem ik gaarne de door hem begonnen taak over.

VONNISSEN.

Beklaagde, oud 24 jaar. Vrij goed gedrag. Was uit Oost-Indië gerepatrieërd en met verlof te Bolsward. Hij verkeerde in kennelijken staat van dronkenschap en maakte het de politie, gedurende eene werkstaking, lastig. Toen een maréchaussée hem weigerde, een tijdelijk voor het publiek afgesloten brug te passeeren, gaf hij dezen een stomp tegen zijne borst en werd daarom naar het politiebureau overgebracht, waartegen hij zich verzette door te rukken, van zich af te slaan en te trachten de agenten naar den waterkant te dringen, waarbij hij een van hen een slag met de vuist in het gezicht gaf.

1) Korporaal-kok . . . „wederspannigheid".
Gestraft met:
14 dagen mil. gev.straf.

Beklaagde, oud 19 jaar. Onverschillig, berispelijk gedrag, weinig geschikt en bekwaam. Had geen lust om den 11en Juni met de „Noord-Brabant" mede te gaan naar Kiel. Hij ging den 10en Juni passagieren, bleef 's nachts in Huisduinen en meldde zich den 11en Juni, des avonds om 10 uur a/b Hr. Ms. Wachtschip te Willemsoord. Hij wist dat de „Noord-Brabant" in den morgen van den 11en Juni zoude vertrekken.

2) Lichtmatroos . . . . „Desertie in tijd van vrede, door zonder verlof langer dan twee dagen afwezig te blijven van den bodem, waarop hij dient."
Gestraft met:
6 mnd. mil. gev.straf.

Beklaagde, oud 18 jaar, sinds 1897 in dienst, werd in het laatste jaar eenige malen gestraft wegens achterblijven van passagieren en van verlof; overigens zeer goed gedrag, zeer bekwaam en ijverig. Hij

3) Matroos 3e kl. . . . „misdrijf als no. 2."
Gestraft met:
5 mnd. mil. gev.straf.

iet de „Noord-Brabant” in Christiania, mocht niet passagieren, daar hij ge- was wegens: „ongeoorloofde verwij- van boord.” Hij liep weg uit een waarmede hij, als roeier, den 29^{en} in wal kwam en ontmoette 's nachts kameraden (n°. 4 en 5). Hij wist dat oord-Brabant” 31 Mei naar zee zou kken. Toen hij zag, dat zijn schip was kken, meldde hij zich den 13^{en} Mei i consul en kwam via Hamburg en igen den 13^{en} Juni onder militair ge- te Nieuwediep terug.	
laagde, oud 17 jaar, goed gedrag, be- i en geschikt, was den 26^{en} Mei ge- net 4 dagen strafdienst, daar hij 3 uren zijn verlof was uitgebleven. Hij toen zijn schip, de „Noord-Brabant”, istiania was, met een ander matroos 9^{en} Mei 's avonds met de vlet van daar hij gaarne wilde passagieren. ;den de vlet vast en gingen den wal Iij meldde zich met den matroos 3^e . . . (n°. 3), nadat zijn schip was ver- n, bij den consul en kwam ook den uni te Nieuwediep terug.	4) Matroos 3^e kl. . . . „misdrijf als n°. 2”. Gestraft met: 5 mnd. mil. gev.straf.
aagde, oud 18 jaar, sinds 1895 in werd in de laatste $2^1/_2$ jaar 15 gestraft wegens achterblijven van ieren en van verlof, overigens be- i en geschikt. Ging met matroos . . . . (n°. 4) den 29^{en} Mei 's avonds istiania met de vlet van boord. Zijn 'as weg te blijven, omdat hij een ian de marine heeft. Trachtte aan- sterd te worden op verschillende n, hetgeen niet gelukte, daar hij papieren had. Meldde zich den 11^{en} j de politie en kwam den 20^{en} Juni militair geleide a/b. H. M. Wacht- :e Willemsoord.	5) matroos 3^e kl. . . . „misdrijf als n°. 2.” Gestraft met: 6 mnd. mil. gev.straf.
aagde, oud 24 jaar, werd meermalen t wegens achterblijven van passa- en van verlof; vrij bekwaam en :t. Diende a/b. H. M. „Zeeland” en len 9^{en} Juni verlof naar Amsterdam	6) Matroos 2^e kl. . . . „Desertie in tijd van vrede, door langer dan acht dagen na het ein- digen van zijn verlof

tot den 10en Junl laatsten trein; kwam te laat voor den trein en bleef weg, omdat hij besefte, wegens die overtreding gestraft te zullen worden en niet meer met verlof te mogen gaan voor zijn schip naar zee zou vertrekken. Den 18en Juni 's avonds half twaalf meldde hij zich a/b. H. M. Wachtschip te Amsterdam, en dacht, dat het hetzelfde was of hij zich daar, dan wel te Nieuwediep a/b. H. M. „Zeeland" meldde. Hij meldde zich dus op een zoodanig tijdstip, dat het voor hem onmogelijk was binnen den termijn van acht dagen a/b. van zijn schip terug te zijn.	afwezig te blijven v den bodem waarop dient". Gestraft met: 4 mnd. mil. gev.str
Beklaagde, oud 19 jaar, profiteerde van de gelegenheid, dat een stoker 1e kl. zich stond te kleeden, om diens porte-monnaie met eenig Fransch en Hollandsch geld, samen eene waarde van *f* 6.29, weg te nemen van een kastje. Gedurende het oogenblik, dat de eigenaar zijn hemd en broek aantrok, sloeg de dief zijn slag. Hij bekende, noch ontkende zich aan het hem ten laste gelegde misdrijf te hebben schuldig gemaakt en beweerde, dat het wel mogelijk was, dat hij uit zenuwachtigheid de porte-monnaie in zijn zak had gestoken; hij had n.l. dien ochtend ruzie met zijn broer gehad. Ook veronderstelde hij de mogelijkheid, dat iemand, „uit wraak of haat", die porte-monnaie in zijn zak zoude kunnen gestopt hebben, zonder dat hij dit door zijne zenuwachtigheid gemerkt had.	7) Stoker 2e kl. . . „Diefstal". Gestraft met: 2 mnd. mil. gev.str
Beklaagde, oud 16 jaar, zeer goed gedrag, zeer bekwaam en zeer geschikt, werd door zijn commandant gestraft met 5 dagen provoost op water en brood. Na 3 dagen kon hij dat niet meer uithouden en liep, terwijl hij op het dek van Hr. Ms. Wachtschip aan het luchten was, naar achteruit en de kajuit in; hij wilde om warm eten vragen. Na eenige oogenblikken in de kajuit te hebben stil gestaan, nam hij een stoel op en dreigde er zijn commandant mede te slaan. De aanwezige schrijver nam hem onmiddellijk den stoel af, waarna beklaagde, met behulp van eenige in-	8) Matroos 3e kl. . . „Dreigen met gebar van zijn meerdere rang." Gestraft met: 9 mnd. mil. gev.str

middels toegeschoten schepelingen, uit de kajuit werd verwijderd.

De krijgsraad nam in overweging, dat èn in den jeugdigen leeftijd van den beklaagde èn in zijn vroeger zeer goed gedrag redenen konden gevonden worden, om de strafwet niet in hare volle gestrengheid toe te passen.

---

9 en 10) Twee stokers 2e kl. . . . .

„Het uitdrukkelijk weigeren en opzettelijk nalaten de door zijnen superieur gegeven orders na te komen".

Gestraft met: 4 mnd. mil. gev.straf.

Beklaagden, oud 18 jaar, weigerden en lieten na het, op strafdienst, door een korporaal der mariniers herhaald gegeven commando: „aan den schouder het geweer" uit te voeren, door steeds, als dit commando gegeven werd, te antwoorden: „overdag moeten wij druk werken, en nu strafexerceeren, dat wil ik niet", en voerden dit commando niet uit.

De officier der wacht wees hen op de gevolgen van hunne weigering. Zij wisten wat de gevolgen waren, doch bleven nalaten het, in tegenwoordigheid van den officier der wacht, nogmaals gegeven commando uit te voeren.

Voor zoover getuigen dit konden verklaren, bestond er voor de weigering niet de minste aanleiding; de beklaagden waren in 't minst niet zenuwachtig of opgewonden.

De hierboven behandelde vonnissen geven ons aanleiding het navolgende op te merken.

De krijgsraad strafte de deserteurs nos. 2 tot en met 6 verschillend en zwaarder dan met de normale straf van 3 maanden militaire gevangenisstraf. Bij nos. 2 tot met 5 moet dit verschil gezocht worden in de verzwarende omstandigheid, dat de schepelingen hun schip achterzeilden. Bij nos. 3 en 4 werd het goede gedrag in aanmerking genomen. Het veelvuldig achterblijven van passagieren en van verlof was ongetwijfeld de reden dat no. 6 met 4 maanden militaire gevangenisstraf werd gestraft.

Wat het misdrijf van diefstal betreft zijn wij het met VERITAS eens, dat daarbij ook steeds de „ontzegging" moet worden uitgesproken en vestigen de aandacht op de overwegingen in het vonnis *f* bladz. 380 2e aflevering vermeld.

Dat de ontzegging bij no. 7 niet werd uitgesproken, moet gezocht worden in de omstandigheid, dat bedoelde stoker nog slechts één jaar in dienst was en nog nimmer, en dus ook niet wegens kleine dieverijen, was gestraft geworden.

12 Juli 1900. JUSTITIA.

EEN EN ANDER OMTRENT EENE NIEUWE VELDTENUE VOOR DE INFANTERIE,

ontworpen door den tweede Luitenant BEERSTECHER.

(*Met twee photographieën*). [1])

Overgenomen uit de „Militaire Spectator" met het oog op toepassing voor landingsdivisiën en infanterie-oefeningen bij de marine.

Met toestemming van de Redactie van de „Militaire Spectator" is onderstaand artikel uit dat tijdschrift overgedrukt, omdat het ons gewenscht voorkwam de door den luitenant Beerstecher ontworpen veldtenue ook in de marine bekend te maken, daar er voor de tenue van onze landingsdivisiën, *vooral* in de tropen, veel uit te leeren valt.

De beschrijving is in haar geheel overgenomen, terwijl enkele gedeelten uit de beschouwingen, voor de marine van minder belang of op haar niet van toepassing, zijn weggelaten, bekort of gewijzigd.

Waar in dit opstel gesproken wordt van kepi, zou bij ons muts, pet of helm gelezen moeten worden, indien die hoofddeksels daarvoor geschikt zouden blijken te zijn.

Beschrijving.

De veldtenue bestaat uit een *wapenrok*, zijnde een kiel van eene zeer sterke, watervrije stof, grauw of bruin van kleur, om het lichaam sluitende met één rij bronzen knoopen, een liggenden kraag en mouwen, die met boorden om de polsen sluiten door middel van een knoop.

Om het middel bevindt zich een band van dezelfde stof, 3 à 4 cM. breed, die dient om het gewicht der bepakking meer op de heupen over te brengen.

De schoenen worden in elkaar geplaatst, zoodat de hak van den bovensten schoen komt in den hiel van den onderste; de kappen worden omgeslagen en beiden vastgesjord door de veters over de holte van den ondersten schoen. Daarna worden zij gestoken in een zakje, dat er nauw omheen sluit en dat genaaid zit beneden den band in het midden op den wapenrok, zoodanig, dat de bovenkant tegen den band aankomt en de schoenen met de punten naar beneden en de zolen naar buiten komen te zitten.

---

1) Door toevallige omstandigheden moest deze bijdrage tot dit nummer blijven liggen in plaats van in het vorige te worden opgenomen.

Vlak boven den band en dus door dezen gesteund, bevindt zich een ranseltje of liever een zak, van ± 5 cM. dikte, eveneens op den wapenrok vastgenaaid, waarin een los linnenzakje met één onderbroek, één hemd, één paar sokken en één handdoek.

Links van de schoenen en vlak daarnaast steekt de schop of bijl in een zakje, ook op den wapenrok genaaid, met den steel omhoog. Deze is nabij den knop bevestigd door een riempje met knop, dat is vastgenaaid op den zak voor het linnengoed. Buiten tegen dit schop- of bijlzakje bevindt zich dat voor den eetketel, waarin het brood wordt opgeborgen.

Rechts van de schoenen komt de veldflesch en onmiddellijk daarnaast het kokertje voor den staartstukborstel. Het riempje, dienende om dezen uit te trekken, gaat tevens door gaatjes aan den bovenkant van het zakje voor de veldflesch en trekt dit dicht, waarna de lus vastgezet wordt op een knoop. Onder de veldflesch komt het reserveration; beide zijn gescheiden door een schoonen poetslap. De lepel naast de veldflesch.

Behalve één paar sokken in den linnenzak, bevindt zich op elken schouder één paar sokken, zoodanig gevouwen, dat de schouder meer vierkant wordt. Aan de halszijde bevindt zich een paar knoopen, waarmede het zakje voor de sokken (binnenzak) gesloten wordt. Boven den schouder bevindt zich een klos, om het afglijden van den geweerriem en van den patronengordel te voorkomen.

Links onder den band wordt vóór aan den wapenrok een zakje bevestigd met vetdoos, pompkoord, schroevendraaier en poetslap. Daarnaast een dito voor een borstel en c.q. het naaizakje.

Rechts onder den band een ruime zak voor eigen gebruik (tabak, pijp, papieren, enz.).

Vlak boven den band en dus daarop rustende, op de borst vier vertikale rijen, elk van acht houders, over elkander geschoven en iedere houder in een afzonderlijk zakje, de bovenkant hiervan gelijk komende met dien van den houder en in het midden een halven cirkel uitgesneden voor het aanvatten daarvan. De geheele borst is dus bedekt met 160 patronen. Onderaan de onderste zakjes, dus boven den band, zit over elke twee rijen een klep vastgenaaid, die van boven nabij den schouder met een oog grijpt in een haakje, zoodat deze gemakkelijk losgemaakt kan worden. Hierdoor kan bij het liggen geen zand of vuil tusschen de patronen komen.

Over den linkerschouder komt een gordel, gevuld met houders (110 patronen), afhangende naar de rechterheup.

Op de borst bevinden zich nog twee binnenzakken, op één daarvan een zakje voor het verbandpakje.

De pantalon (*veldbroek*) van dezelfde kleur en stof als de wapenrok, wordt van onderen gestoken in slobkousen van waterdicht zeildoek, of wel in 20 cM. hooge vetlederen rijgschoenen, z.g. jachtschoenen. Daartoe is de broek niet langer dan noodig is en voorzien van een boord met knoop.

De bajonet wordt bij wijze van een duimstok in eene lede-

ren scheede gestoken, die vastgenaaid zit op het linkerdijbeen, en daarin vastgehouden door een riempje met knop, bevestigd vlak boven de stootplaat. De punt van de bajonetscheede is vrij en komt gelijk met de knie, zoodat de bajonet niet hinderlijk is bij het liggen.

Alles zit dus vast en sluitend aan het lichaam in zakjes, met dubbelen naad vastgenaaid op den kiel en door kleppen gedekt. Deze kleppen, alsmede de wapenrok zelf, worden gesloten door middel van dubbele bronzen knoopen.

Over de kepi komt een foedraal van dezelfde stof en kleur als de wapenrok, waardoor het blinkend garnituur bedekt wordt (de kokarde kan ook afgenomen worden); dit foedraal doet tevens dienst als *veldmuts* — ter vervanging van de kwartiermuts — door het met behulp van haak en oog te vernauwen, zoodat de muts om het hoofd sluit. Door dit foedraal wordt de kepi tevens gespaard voor vuil en nat worden. Een rand van 2 à 3 cM. breedte, die bij het gebruik als veldmuts naar buiten omgeslagen wordt, verhindert het vuil of nat worden van de kepi, wanneer het foudraal daarover getrokken wordt.

Al naarmate van jaargetijde en weersgesteldheid, wordt de veldtenue gedragen òf over de lakensche kleeding, d. i. korte jas en pantalon, òf over den werkkiel. Bij warm weer kan deze laatste gerold worden in den mantel en behoeft de kepi niet te worden meegenomen, maar alleen de veldmuts. Door deze draagwijze wordt de lakensche kleeding dus aanmerkelijk gespaard.

Het geheel wordt beschermd tegen zwaren regen en felle koude door een langen wijden mantel — die in ieder geval beneden de knie moet komen, om het afdruipen van regen op de knieën te beletten — met breeden kraag, die door een lus gesloten kan worden. Door een knoop wordt de kraag van den mantel gesloten en de mantel zelf ter hoogte van het middel eveneens door een knoop. In den mantel twee ruime binnenzakken.

Wordt de mantel niet gebruikt, dan wordt hij gerold en met riempjes tegen den rug bevestigd, boven over den linnenzak en terzijde daarvan.

Beschouwingen.

Als voorschrift zou moeten gelden, dat de wapenrok steeds volledig gepakt moet zijn, ook het brood opgeborgen in den ketel.

Moet de man zijne uitrusting omhangen, dan trekt hij den wapenrok als eene jas aan, trekt de schouders een weinig op en maakt daarna den band vast. Laat hij zijne schouders nu zakken, dan zijn deze bijna geheel ontlast, wat de gemakkelijke ademhaling bevordert.

In geval van alarm, bij brand in de kazerne, of bij dringend gevaar heeft de man bij de ontworpen nieuwe tenue slechts den wapenrok om te hangen en zijn geweer te grijpen. Onderweg kan hij hem vastknoopen.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

VELDTENUE – BEERSTECHER.

VELDTENUE — BEERSTECHER.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

Het onderhoud van de uitrusting zal hem veel moeite en tijd besparen, daar het ledergoed tot het verleden behoort.

Door sparing der kleeding worden financieele voordeelen verkregen. Reparaties zullen aan deze veldtenue zeer zelden voorkomen, mits de stof aan de eischen voldoet en alles sterk genaaid wordt.

Het hoofddoel van deze tenue is, den man eene gemakkelijke kleeding te bezorgen bij zijne infanteriediensten, hem door de draagwijze der verschillende voorwerpen van de uitrusting te verlichten en elke drukking te ontnemen, zoodat hij, ook na lange marschen, zijne opgewektheid behouden en op den bepaalden tijd en in slagvaardigen toestand aankomen zal. Met het oog daarop zijn de schouders zooveel mogelijk ontlast en is het gewicht meer op de heupen overgebracht. De man kan dit zelf regelen, door den band meer of minder aan te halen. De benoodigdheden, welke hij veel gebruikt, zitten vlak voor de hand; rammelen of geraas maken van voorwerpen kan niet plaats hebben.

De schepeling kan zich vrij en gemakkelijk bewegen en alle houdingen aannemen, zonder gehinderd te worden; bij den looppas en vooral ook bij den renloop heeft hij zijne handen vrij, zoodat hij zich over alle terreinen bewegen en alle hindernissen overwinnen kan. Pioniergereedschap en zijdgeweer toch behoeft hij niet langer vast te houden.

Bij de knielende en liggende houdingen wordt de matroos of marinier in deze tenue gekleed, niet meer gehinderd door schop of bijl, bajonet, broodzak en tasschen. Bij de liggende houding is de man ook meer gedekt, doordien hij niet meer op de tasschen behoeft te liggen en dus lager bij den grond komt. Het laden is voor den liggenden man veel gemakkelijker, doordien de patronen op de borst zitten en dus dichter bij de hand zijn.

Door aan de geheele veldtenue eenzelfde kleur te geven en haar zoo eenvoudig mogelijk te maken, zonder dat er iets blinkt of schittert, wordt de man gemakkelijker aan het gezicht onttrokken, vooral wanneer de kleur overeenkomt met het terrein.

Daar de man bij deze tenue het gewicht der uitrusting minder gevoelt, kan hij haar zonder bezwaar bij alle diensten te velde dragen, dus bij den voorpostendienst als dubbelpost, als post voor het geweer en op sluippatrouille. Op veldwacht kan hij er in rusten, daar hij op beide zijden kan liggen.

Voor officieren en kader zou deze tenue in hoofdzaken dezelfde moeten zijn als die der manschappen. De revolver wordt dan in een foedraal op den wapenrok vastgenaaid gedragen voor den buik, de tromp voor den onderbuik, de greep voor de rechterheup, zoodanig, dat de knie geheel omhoog gebracht kan worden. Boven den band op de borst: rechts een zakje met 36 patronen. Daarboven een buitenzak voor papieren. Naast het patroonzakje kleine zakjes voor horloge en kompas. Buiten op de linkerborst een zak, waarin de stafkaart past; daarnaast een kokertje voor potlooden. Links onder den band

de veldkijker. Het tirailleurfluitje wordt aan een koord vastgemaakt aan het bovenste knoopsgat en in een zakje gestoken midden op de borst.

De onderofficieren dragen eene sabel als die der bereden wapens, in eene met leer omkleede scheede, vastgehecht op den wapenrok, zooals de bajonetscheede op de veldbroek.

Officieren en onderofficieren dragen te velde zeemlederen handschoenen van dezelfde kleur als de veldtenue.

De tamboers dragen den slagband onder den wapenrok. Daar, waar de tromhaak in dezen grijpt, bevindt zich een gat. De tromstokken worden gestoken in kokertjes, van dezelfde stof als de jas, hierop vastgenaaid. Een dolk of ponjaard is hun wapen. [1])

In bivaks en kantonnementen zouden veldmuts (des winters met kepi), trui (bij koud weer met mantel) en veldbroek de uniform kunnen uitmaken.

De veldmuts is veel lichter en luchtiger dan de kwartiermuts, dus voor den zomer een aangenaam hoofddeksel.

De mantel is bijna 1 KG. lichter dan de overjas, verwarmt voldoende, beschut goed tegen den regen en de koude, belemmert de beenbewegingen niet zoo en beschut tevens de handen tegen de koude. Het geweer kan over den mantel gedragen worden, en buiten het bereik van den vijand — dus wanneer het van een monddeksel voorzien is — zou er geen bezwaar bestaan, om het bij hevigen regen onder den mantel te dragen met de kolf omhoog en den riem geheel verlengd aan den schouder, waardoor voorkomen wordt, dat het na den marsch uit elkaar genomen moet worden. In het koude jaargetijde zou een trui of borstrok, in den mantel gerold, medegenomen kunnen worden.

De sokken op de schouders vergemakkelijken de draagwijze van het geweer en van den patronengordel en geven den man een beter figuur.

De patronen op de borst verschaffen hem dekking tegen sabelhouwen, steken en vuur op groote afstanden, terwijl het uiterlijk voorkomen van den soldaat verhoogd wordt, doordien de borst ruimer schijnt. Daar de houders op elkaar steunen en de onderste gesteund worden door den band, drukken zij de borst geenszins.

Bij overvallingen van bivaks en kantonnementen behoeft de man desnoods slechts zijn geweer en zijn gordel te grijpen, om weerbaar te zijn.

---

1) Voor onze tamboers en pijpers is het kapmes met het oog op het optreden in de tropen een beter wapen. RED. »Marineblad".

KAN DE ZEEOFFICIER IETS DOEN TOT VERSTERKING VAN HET NEDERLANDSCH ELEMENT IN DEN VREEMDE?

Uit den aard zijner betrekking ziet de zeeofficier een groot deel van den aardbol, komt met vele menschen in aanraking en meestal, door zijne meer officiëele persoonlijkheid in den vreemde vooral, met het hooger geplaatste gedeelte der bevolking. Hoeveel Indische jaren komen er op den Staat van Dienst bij de meesten voor, en toch blijft zeker het Marine-element het meest *zuiver Nederlandsche* in onze koloniën, zoowel in levens*wijze* als in levens*opvatting*; zij blijven tòtòks in zekeren zin. Zóó komt het ook, dat de adat, die zulk een invloed op den omgang tusschen Europeanen en Inlanders — zelfs Inlandsche hoofden — heeft, bij den zeeofficier weinig weegt, en juist *daardoor* zoude hij zoo bij uitnemendheid geschikt zijn om *óók* iets bij te dragen tot versterking van het Nederlandsch element in den vreemde, tot het verbreiden van de Nederlandsche taal, den hoeksteen van ons onafhankelijk volksbestaan. Maar wat zien wij gebeuren?

In plaats van de Indo-Europeanen of den Inboorling, die na tal van moeiten zich onze taal een weinig heeft eigen gemaakt, in het gebruik daarvan te steunen, wordt veelal geglimlacht, wanneer uit hun mond het eenigszins geradbraakt Nederlandsch wordt vernomen, en *vooral* wanneer zij het met den „klemtóón" te kwaad krijgen. En toch is het verschil met zuiver Hollandsch veelal minder, dan wanneer men een plattelandsbewoner in het Vaderland er naast hoort.

Te *meer* vreemd nog en onverstandig is dit belachelijk maken, wanneer die zelfde zeeofficier een oogenblik later met het meest stalen gezicht zijn mondje Scheepsmaleisch lucht, aan boord jongens lekas laat djalangen en wat al meer. Zoo'n *inlander* moest het hart eens hebben het dan uit te schateren en toch! . . . menigmaal moet de lust er toe bij hem groot zijn.

Bovendien, hoe weinig wordt partij getrokken van het Nederlandsch, dat menig Mandoor of Djoeroemoedi, ja menig Inlandsch matroos kent. Wie heeft ze niet gezien, die jongens achteruit, die steelsgewijze, als deden ze een misdaad, Nederlandsch leerden lezen of ook het schrijven op een lei, en hoe dikwijls gebeurt het, dat men bemerkt, hoe ze in het Nederlandsch aangesproken alles verstaan of toonen te begrijpen.

Zoude het dan niet mogelijk zijn, die stof, die zeker voorhanden is, meer te gebruiken, zoude het dan niet goed zijn, dat bijvoorbeeld voor het onderzoek van rapporten, er onder de

Inlandsche schepelingen waren, die als tolk dienst konden doen en daardoor de dikwijls vermakelijke tooneeltjes verdwenen, die veelal op parade plaats hebben?

En *juist* omdat men aan boord die drukkende adat niet heeft, zou dit zoo best kunnen.

Het Maleisch wordt door de zeeofficieren te weinig gesproken en de tijdsverloopen tusschen de verschillende verblijven in Indië zijn te groot, dan dat over het algemeen geen betere indruk zoude worden gemaakt door zooveel mogelijk, ook tegen den Inlander, Nederlandsch te spreken; dan zouden deze zich in *die* taal de minderen gevoelen, terwijl *nu* meestal het omgekeerde zal plaats hebben. Weet gij wel dat op het 25ste Ned. Taal- en Letterkundig Congres te Gent in Augustus 1899, de Inlandsche Prins RADHEN MAS PANDJI SOSRO KARTONO van Java — in zuiver Nederlandsch, uit naam van zijne millioenen stamgenooten kwam vragen — ook in ons eigen belang — den Javaan onze taal te leeren en hem daardoor meer te ontwikkelen?

Trouwens, hoe weinig door de Marine in Indië voor onze taal wordt opgekomen, blijkt wel het beste in den omgang te Soerabaja met de Engelsche jongelui. Is het niet treurig, dat er dan met hen in *onze* kolonie Engelsch wordt gesproken en dat het in de meesten niet opkomt welk eene beleediging er in ligt opgesloten, dat die vreemdelingen zich niet eens de moeite geven onze taal te leeren, denkelijk omdat zij meenen die niet noodig te hebben of die te min vinden?

Hoe spoedig zoude het anders worden, indien ieder zeeofficier met een Engelschman in Indië, die geen Nederlandsch kende, in aanraking komende, deed alsof hij geen Engelsch verstond.

Ook in onze West is de toestand treurig en ook *daar* zouden de zeeofficieren, die om de zóóveel jaren er weder een nieuw, echt Nederlandsch briesje komen brengen, zooveel goed kunnen doen. Zij, die met de beste lagen der Maatschappij in aanraking komen, hoe zouden zij de liefde voor onze taal kunnen aankweeken en opwekken om die te gebruiken en aan te leeren. Het Papillementsch is als *taal* een onding, en zoude de opbloeiende Nederlandsche stam het moeten afleggen tegen de loten van een Spaanschen boom, waarvan het hart is weggeteerd? Hoe was het mij te moede toen ik indertijd op Saba en St. Eustatius, zoowel als op St. Martin overal Engelsch hoorde en alleen een hoogst enkele onze moedertaal sprak. Ook *dat* kan veranderen!

Maar ook *buiten* onze koloniën wonen leden van den Ned. stam. — Wie heeft niet eens in de omstreken van Kaapstad gewandeld en gepraat met de aardige Kaapsche meisjes, die wel eens vroegen iets in het Nederlandsch te *vertellen*, maar er nooit toe te krijgen waren die taal te *spreken*, omdat zij alleen maar „Kitchen Dutch" kenden. — En toch! — is *hun* taal, *onze* taal — toch konden wij er op wijzen, hoe zij met

een weinig moeite het zuivere mooie Nederlandsch konden leeren spreken en schrijven tegelijk. Want zij *begrijpen* het, zij *hooren* het in de kerken; alleen tegenover het *Hoog* Engelsch schamen zij zich over hun *Laag* Nederlandsch. Ook *daar* kan een woord van opwekking voor het gebruik van zuiver Nederlandsch van zulk ontzaglijk veel nut zijn.

Luister wat zij zelf zeggen:

„Een ider nasie het syn Taal,
„Ons praat van Kaap tot in Transvaal,
„Wat almal maklik kan verstaan;
„Wat gaat die ander taal ons aan?
„Ons spreek als Pa en Oupapa,
„Die landstaal van Suid-Afrika."

Die taal, *hun* taal, het is toch bijna *onze* taal. Ieder die in Kaapland het zuiver Nederlandsch laat weerklinken, die zooveel mogelijk het Engelsch op zij zet, breekt een lans in het belang van den Nederlandschen stam.

Zoo in Smyrna, waar een Engelsche predikant in de Hollandsche kerk in het Fransch preekt. De Hollandsche kolonie is er zeer gezien maar de meesten vergaten hunne taal, — waarom die niet aangeleerd desnoods als in Nederland het Fransch, Duitsch en Engelsch wordt onderwezen en wanneer *dan* de Hollandsche kolonie op het oorlogsschip kwam waar onze driekleur wappert, dan zouden zij zich geheel gevoelen: afstammelingen van „brave little Holland".

Ook Antwerpen niet te vergeten! Daar wordt een bittere strijd gestreden door de Vlamingen, die voor het Nederlandsch alles over hebben, doch slechts met moeite, stap voor stap vooruitkomen door den tegenstand van de Fransche taal, in bescherming genomen door de hoogere standen. Slechts zelden laat een Nederlandsch oorlogsvaartuig het anker voor de Scheldestad vallen — dat ook *dan* de zeeofficier het mooie zuivere Nederlandsch gebruike in plaats van middelmatig Fransch.

Die steun, die de Marine in staat is aan onze Taal te geven, is niet gering te schatten, vooral niet, waar zij kunnen helpen een gebouw op te trekken, dat op hechte grondslagen rust. Dat gebouw is het Algemeen Nederlandsch Verbond!

Velen kennen het niet eens, en toch, het verrijst daar reeds trotsch en kan hooger worden, tot het de aandacht trekt van alle leden van den Nederlandschen stam.

Wat het beoogt?

Het staat zoo duidelijk in de Statuten: „Handhaving en verbreiding van de Nederlandsche taal en Behartiging van de belangen van den Nederlandschen stam."

En door welke middelen het A. N. V. zijn doel tracht te bereiken? Ziet hier eenige grepen er uit: Ondersteuning van het onderwijs in de Ned. taal, overal, waar die taal wordt bedreigd; het levendig houden van den Ned. geest onder de Nederlanders in en buiten Nederland; poging tot verkrijging van

consuls die Nederlandsch spreken — en nog vele andere middelen, te veel om op te noemen.

Geen zeeofficier of hij moest lid zijn van dien Bond en met de vele oud-kameraden, die de zeemacht verlieten en veelal over de gansche wereld verspreid zijn, zouden zij zendelingen kunnen worden voor onze taal. En waar op godsdienstig gebied zendelingen reeds dikwijls een ruimen oogst binnenhalen op bijna braak liggend terrein, hoe zouden *zij* dan niet oogsten, waar op zoovele plekken van onzen aardbol de Nederlandsche stam reeds wortel heeft geschoten.

Over den werkkring van het Algemeen Nederlandsch Verbond bestaan eenige zeer boeiende, prettig geschreven geschriften en ieder die in het streven der Vereeniging belang stelt en er kennis mede wil maken, vrage die aan bij den secretaris van het A. N. V. Dr. H. J. Kiewiet de Jonge te Dordrecht. Kosteloos worden de werkjes dan toegezonden en velen zullen zien, dat de kennismaking spoedig eene nauwe vriendschap ten gevolge heeft. — Dat zij zoo.

's-Gravenhage, Juli 1900. J. A. v. d. Star.

TRAITÉ DE NOMOGRAPHIE.

(*Vervolg van blz. 376*).

HOOFDSTUK III.

Vervolg van de vergelijkingen met drie onbekenden. Rekenplaten met richtpunten.

I. Algemeene rekenplaten met richtpunten.

56. In N°. 30 werd reeds de wenschelijkheid besproken, de rekenplaten, indien mogelijk, zóó te vervaardigen, dat slechts genummerde *punten* er op voorkomen, en in N°. 31—38 werd aangegeven, dat o. a. de zeshoekige rekenplaten daaraan voldeden, en in 't algemeen, bij het gebruik van een doorzichtige plaat, die rekenplaten welke drie stelsels evenwijdige lijnen zouden vereischen. Men kan echter aantoonen dat ook rekenplaten met drie stelsels niet-evenwijdige lijnen (No. 47) te vervangen zijn door drie puntenreeksen. Want bij elke figuur, die uit rechte lijnen bestaat, kan men een andere teekenen, zoodanig dat met drie door een punt gaande lijnen van de eerste figuur, drie in een rechte lijn gelegen punten van de tweede overeenkomen (de dualistische vormverandering uit de meetkunde), zoodat elk der drie stelsels vervangen kan worden door een stelsel punten, gelegen op een kromme lijn, die in nauw verband staat met de omhullende van het stelsel, en die de *drager* der punten zal genoemd worden. Men zal dus een rekenplaat hebben met drie *kromlijnige schalen* (Fig. 20), en terwijl op de oorspronkelijke

rekenplaat drie door één punt gaande rechten een stel waarden van de veranderlijken aangeven, die aan de in teekening gebrachte vergelijking voldoen, zullen nu drie bij elkander behoorende waarden op één rechte lijn liggen.

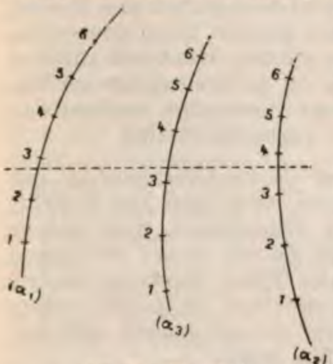


Fig. 20. (Fig. 52 O).

Hebben dus twee veranderlijken gegeven waarden, dan zal de rechte lijn, die de genummerde punten op de twee bijbehoorende schalen verbindt, op de derde schaal de waarde van de derde veranderlijke aanwijzen. Zulk een rechte lijn behoeft niet op de teekening te worden getrokken, daar men een *doorzichtige plaat met wijzer* kan gebruiken, of wel een *draad* kan spannen.

De rekenplaat kan men noemen: *rekenplaat met richtpunten.*

57. De vraag is nu hoe men practisch de beschreven vormverandering kan uitvoeren, en men wordt dan geleid tot het gebruiken van *tangentiëele*, en wel in het bijzonder van *evenwijdige* coördinaten.

Men denke zich twee evenwijdige assen, (fig. 21) met vaste punten A en B. Een rechte lijn is dan volkomen bepaald door de stukken u en v, die zij van de assen afsnijdt, gerekend van af A en B, terwijl de vergelijking

$$au + bv + c = o$$

een punt voorstelt, nl. het snijpunt van de lijnen

$$u = o, v = -\frac{c}{b} \text{ (AR)}$$

en $v = o, u = -\dfrac{c}{a}$ (BQ). [1])

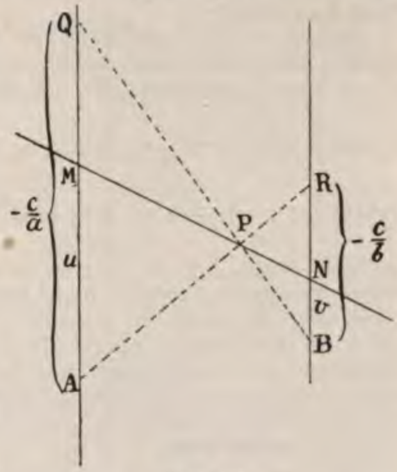


Fig. 21.

Als dus op rechthoekige coördinaten een rechte lijn

$$ax + by + c = o$$

gegeven is, dan behoeft men slechts x door u, en y door v te

---

[1]) Want neemt men AM $= u = -p\dfrac{c}{a}$, dan geeft de vergelijking $v = \dfrac{1-p}{b}c$, zoodat PN $= -\dfrac{pc}{b}$. Daar $\triangle$ APQ ∞ $\triangle$ BPR, moet MN ook door P gaan.

vervangen, om op evenwijdige coördinaten een punt te verkrijgen.

Elk punt x_1, y_1 van de lijn komt overeen met een lijn u_1, v_1, en dus zullen drie door een punt gaande lijnen overeenkomen met drie op één lijn gelegen punten, want het snijpunt der drie lijnen geeft slechts een lijn bij de evenwijdige coördinaten. Blijkbaar wordt dus door deze coördinaten voldaan aan de in het voorgaande No. besproken vormverandering.

58. Er is slechts gesproken over de vormverandering van rekenplaten met stelsels rechte lijnen, doch men kan dezelfde vormverandering ook toepassen op rekenplaten met stelsels kromme lijnen. (No. 41—46). Daarbij zal elk stelsel vervangen worden door een ander stelsel kromme lijnen, zoodanig dat drie kromme lijnen (van elk der stelsels één) van de eerste rekenplaat, die door één punt gaan, zullen overeenkomen met drie krommen, die aan eenzelfde rechte lijn raken.

Om op de tweede rekenplaat bij twee gegeven veranderlijken de derde te vinden, heeft men slechts een raaklijn te trekken aan de bij de gegeven waarden behoorende krommen en te zien aan welke kromme van het derde stelsel die lijn raakt.

De raaklijn behoeft niet te worden getrokken, daar men ook hier een doorzichtige plaat met wijzer kan gebruiken, of een draad kan spannen.

Omdat elke vergelijking op cartesische coördinaten kan worden voorgesteld met behulp van twee stelsels rechte lijnen en een stelsel krommen (N°. 16), zal men bij de vormverandering

in plaats van $x = l_1 \alpha_1,\ y = l_2 \alpha_2,\ F\left(\frac{x}{l_1}, \frac{y}{l_1}, \alpha_3\right) = 0$

verkrijgen $u = l_1 \alpha_1,\ v = l_2 \alpha_2,\ \varphi\left(\frac{u}{l_1}, \frac{v}{l_2}, \alpha_3\right) = 0,$

dus een schaal op elk van de twee evenwijdige assen, en een stelsel krommen, zoodat men door verbinding van de punten α_1 en α_2 op de assen, de waarde α_3 afleest bij de kromme, waaraan de verbindingslijn raakt. In 't algemeen zal een dergelijke rekenplaat niet eenvoudiger zijn in 't gebruik dan de oorspronkelijke cartesische en men zal dus alleen dan er toe overgaan wanneer de kromme lijnen gemakkelijker zijn te teekenen, bijv. als zij cirkels worden.

59. Een rekenplaat met richtpunten (zooals in N°. 56 besproken) kan men op twee wijzen verkrijgen: 1° onmiddellijk uit de gegeven vergelijking, of 2° door meetkundige constructie uit een rekenplaat met stelsels rechte lijnen. In 't laatste geval bepaalt men bijv. van elke rechte lijn de stukken, die zij van de x en y as afsnijdt (Fig. 22), zet die stukken op de u en v as uit en verbindt elk der eindpunten met het vaste punt op de andere as; het snijpunt der twee lijnen is het punt dat overeenkomt met de oorspronkelijke rechte. Snijdt de gegeven lijn de assen niet binnen de grenzen der teekening, dan neme

men twee willekeurige punten van de lijn, en vervange die door de overeenkomstige rechten.

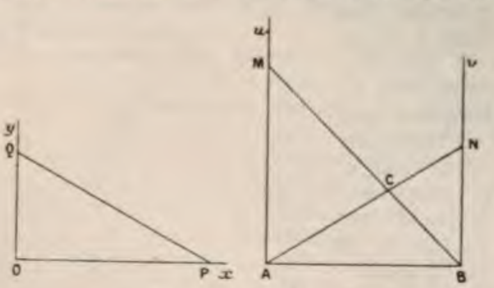


Fig. 22. (Fig. 53 O).

Het voordeel, dat een rekenplaat met richtpunten kan opleveren, blijkt duidelijk uit de beschouwing van de Fig. 23 en 24, welke dezelfde vergelijking voorstellen.

De eerste figuur is bijna onleesbaar, en zelfs heeft men de schuine lijnen onder de lijn $y = 0.04$ niet kunnen trekken,

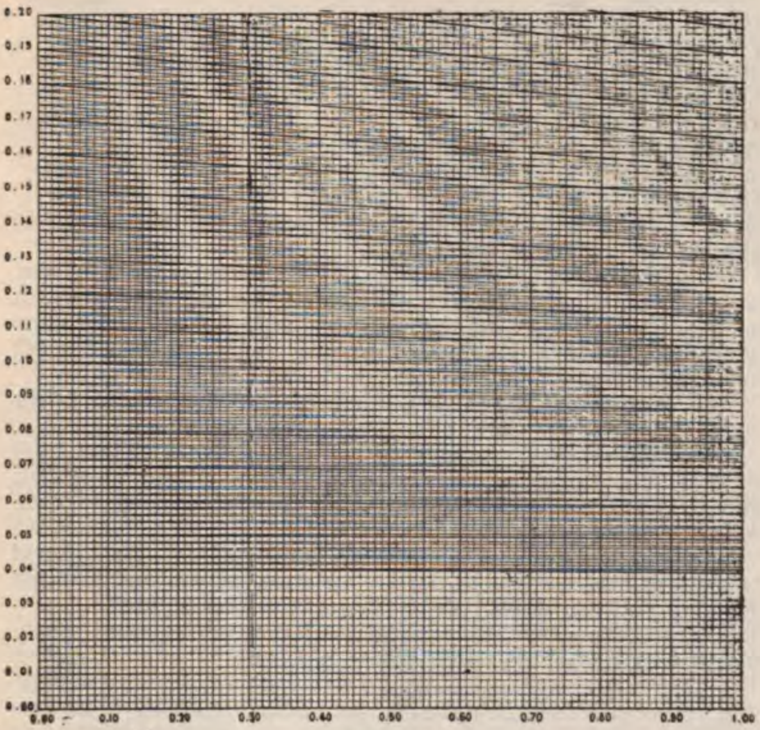


Fig. 23. (Fig. 54 O).

terwijl de tweede door het spannen van een draad in alle gevallen volkomen duidelijk een stel waarden van de veranderlijken aangeeft.

In deze figuren zijn voor u en v andere schaalwaarden gebruikt dan voor x en y.

60. Ten einde een rekenplaat met richtpunten onmiddellijk te construeeren, heeft men slechts in de vergelijkingen, die de stelsels rechte lijnen in cartesische coördinaten aangeven, x en y te vervangen door u en v, en men verkrijgt dan een schaal op elk der evenwijdige assen u en v, en een in 't algemeen kromme lijn als drager van de punten van het derde stelsel.

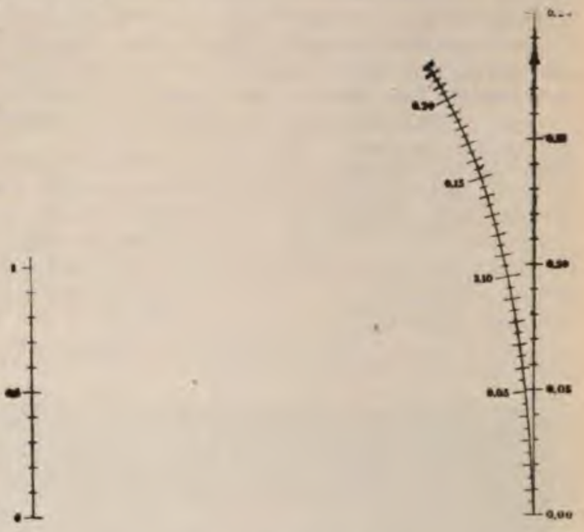


Fig. 24. (Fig. 54 bis O).

Verbindt men de eindpunten op beide assen twee aan twee, dan worden op de kromme lijn vier punten bepaald, waarvan de twee uiterste de eindpunten zijn voor de op die kromme aanwezige schaal, buiten welke men de schaal dus niet behoeft voort te zetten.

In twee gevallen zijn de punten van het derde stelsel zeer eenvoudig te construeeren:

1°. Als bij een waarde van de derde veranderlijke twee stel waarden van de andere veranderlijken behooren, want dan kan men telkens twee lijnen trekken, die een punt van de derde schaal bepalen.

2°. Als de kromme lijn, drager van het derde stelsel, vooraf bekend is, want dan zijn de punten er op te bepalen door het spannen van een draad, of het leggen van een wijzer.

61. Hierin wordt de mogelijkheid van de besproken rekenplaten met richtpunten algebraïsch afgeleid.

62. Men ziet gemakkelijk in, dat van een eenmaal verkregen rekenplaat met richtpunten door homographische vormverandering andere zijn af te leiden, zoodat men in staat is de rekenplaat in een gewenschten vorm te brengen, en dus bijv. kan zorgen, dat de eindpunten op de beide assen hoekpunten zijn van een rechthoek, die het bruikbare deel van de rekenplaat begrenst.

De vormverandering kan nog om een andere reden van nut

zijn. Het kan n.l. voorkomen, dat op de kromme lijn op een plaats de punten zeer opeengehoopt zijn, terwijl ze op een andere plaats ver uit elkander liggen.

Op twee stukken calqueerpapier teekene men een as, en van uit een punt op die as een aantal lijnen, die op elke lijn evenwijdig met de as gelijke stukken afsnijden. Men legt de twee stukken papier op de rekenplaat, zoodanig dat de assen op elkander vallen, (Fig. 25), en dus een aantal vierhoekjes gevormd worden van verschillende grootte, en men kan de twee stralenbundels zóó plaatsen, dat de opeengehoopte punten van de kromme lijn in kleinere vierhoekjes komen te liggen, en de meer van elkander verwijderde punten in grootere vierhoeken vallen.

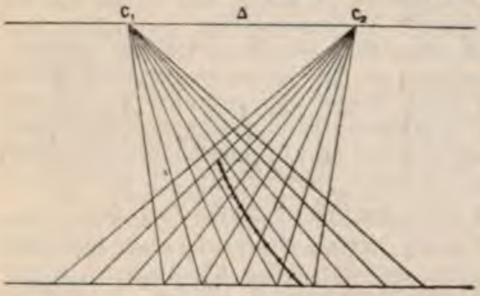


Fig. 25. (Fig. 56 O).

Elk der stralenbundels is te beschouwen als de perspectivische afbeelding van een bundel met evenwijdige stralen, Fig. 26, en verandert men elk der beide bundels in zulk een evenwijdigen bundel, zoodat de kleinere vierhoekjes vergroot en de grootere verkleind worden, dan worden de meest opeengehoopte punten van de kromme lijn van elkander gebracht, terwijl de ver van elkander verwijderde dichter naar elkander naderen.

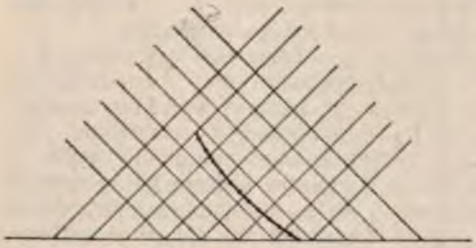


Fig. 26. (Fig. 56 bis O.)

Neemt men de punten C_1 en C_2 van Fig. 25 als distantiepunten van de perspectief, dan is de vormverandering van de kromme lijn vrij eenvoudig uit te voeren.

63. Evenals in N°. 35 is aangegeven voor de zeshoekige rekenplaten, kan men ook een rekenplaat met richtpunten *breken*, en de verschillende groepen gebroken schalen naast elkander plaatsen. Ook hier kan het voorkomen, dat punten van een gedeelte van een der schalen slechts in verband behoeven gebracht te worden met punten van een *gedeelte* van de andere schalen. Door daarop acht te geven kan men dikwijls het aantal gebroken schalen tot een minimum beperken.

Het kan ook voorkomen, dat men verschillende gebroken schalen kan doen samenvallen, of wel bij eenzelfde lijn de verdeelingen van twee gebroken schalen kan plaatsen; in beide

gevallen is de teekening eenvoudiger en bespaart men tijd.

64. Als de punten van een der schalen van een rekenplaat met richtpunten voldoen aan een vergelijking (op de evenwijdige assen u en v), waarin de veranderlijke in de 1e macht voorkomt, dan is de drager van de schaal een rechte lijn, en de schaal zelve is gemakkelijk te construeeren als men 3 punten er van kent, (daar men ze beschouwen kan als projectie van een regelmatige schaal, N°. 7). Komt de veranderlijke in de 2e macht voor, dan is de drager een kromme lijn van den 2en graad, en de schaal is eveneens gemakkelijk te construeeren door ze te beschouwen als de projectie van een regelmatige schaal.

65. Voorbeeld voor het laatst vermelde in N°. 64.

II. Rekenplaten met drie rechtlijnige schalen.

A. Rekenplaten met 3 evenwijdige schalen.

66. Deze rekenplaten zijn te vervaardigen voor vergelijkingen van den vorm:

$f_1\ (\alpha_1) + f_2\ (\alpha_2) = f_3\ (\alpha_3)$, of korter geschreven $f_1 + f_2 = f_3$.

De vergelijking $f_1\ f_2 = f_3$

is dan eveneens op die wijze voor te stellen, als men schrijft

$\log. f_1 + \log. f_2 = \log. f_3$. Fig. 27.

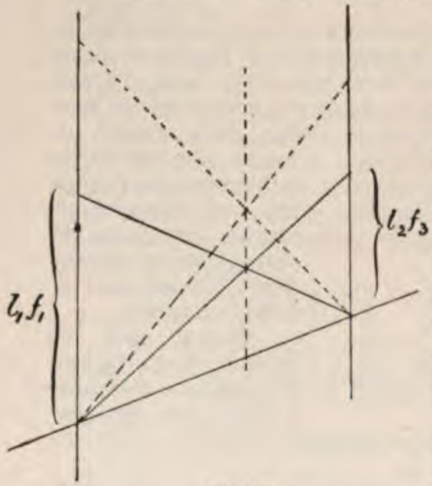


Fig. 27.

Neemt men in de eerst vermelde vergelijking

$u = l_1\ f_1,\ v = l_2\ f_2,$

dan verkrijgt men $\dfrac{u}{l_1} + \dfrac{v}{l_2} = f_3,$

welke voor elke waarde van α_3 een punt bepaalt.

Door een paar punten te teekenen ziet men onmiddellijk uit het optreden van gelijkvormige driehoeken, dat alle punten moeten liggen op een lijn evenwijdig aan de u- en v-as, zoodanig, dat de afstanden tot die assen zich verhouden als l_1 tot l_2. De punten op die lijn voldoen dus aan een vergelijking van den vorm $w = l_3\ f_3$ als men w rekent vanaf het snijpunt van de lijn met de lijn, die de nulpunten op u- en v-as verbindt.

Op de lijn $u = 0,\ v = l_2\ f_3$ ligt het punt, waarvoor

$$w = \frac{l_2\ f_3}{l_1 + l_2} \times l_1, \text{ zoodat } l_3 = \frac{l_1\ l_2}{l_1 + l_2}$$

of

$$\frac{1}{l_3} = \frac{1}{l_1} + \frac{1}{l_2}.$$

De schalen op de 3 assen zijn dus op hoogst eenvoudige wijze aan te brengen.

Het is wenschelijk, dat de derde schaal tusschen de beide eerste valt, daar men anders gevaar loopt, dat ze zeer ver van de andere afligt; immers als men $l_1 = l_2$ neemt zou zij in het oneindige komen. Men kan hiermede steeds rekening houden, daar men in de vergelijking $f_1 - f_2 = f_3$ kan nemen

$$u = l_1 f_1, \quad v = -l_2 f_2,$$

en dus de schalen op de u- en v as in tegengestelde richting aanbrengt.

Een rekenplaat met drie rechtlijnige schalen, die 1 punt gemeen hebben, kan steeds vervangen worden door een rekenplaat met evenwijdige schalen, door ze zoodanig in perspectief te brengen, dat het snijpunt in het oneindige komt.

67. Daar men l_1 en l_2 geheel willekeurig kan kiezen, heeft men den vorm van de rekenplaat geheel in zijn macht. Dit was niet het geval bij zeshoekige rekenplaten, bij welke de moduli noodzakelijk gelijk moesten zijn. Bovendien vervalt ook het gebruik van de doorzichtige plaat met wijzers, die steeds dezelfde richting moest behouden, zoodat blijkbaar de rekenplaten met richtpunten groote voordeelen bezitten in vergelijking met de zeshoekige.

Men kan dus in een gegeven geval beginnen met de schalen op de u en v-as even lang te nemen tusschen de grenzen, die bij het gebruik niet overschreden behoeven te worden.

De moduli l_1 en l_2 zijn dan te berekenen uit de aangenomen lengte, en uit deze twee is de modulus l_3 te vinden. De u en v-schaal zijn bovendien zoodanig te plaatsen, dat zij loodrecht zijn op de verbindingslijnen hunner begin- en eindpunten, zoodat zij met die lijnen een rechthoek insluiten. Fig. 28.

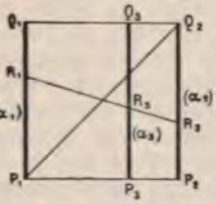


Fig. 28 (Fig. 61 O.).

De afstand van de beide schalen kan zoo genomen worden dat de wijzer of de gespannen draad bij de grootste helling (dus in den stand P_1 Q_2) een niet te scherpe snijding geeft met de 3ᵉ schaal. Neemt men als kleinsten hoek bij die snijding 45°, dan wordt de rechthoek een vierkant. Trekt men nu de 3ᵉ lijn op de juiste afstanden van de beide assen, dan kan men de 3ᵉ schaal daarop aanbrengen, wanneer men slechts één punt er op bepaalt, want dan kent men van die schaal 3 punten (het gevonden punt en de 2 eindpunten), en kan ze dus door projectie afleiden van een regelmatige schaal. Theoretisch is dan een volmaakte rekenplaat verkregen. Practisch kan men meer of minder er van afwijken naarmate dit wenschelijk is.

Als men bijv. voor l_1 of l_2 geen geheele getallen vindt, dan rondt men ze daartoe af, waardoor in 't algemeen de lengte der beide eerste schalen niet meer dezelfde zal blijven. De afmetingen van het teekenpapier kunnen noodzakelijk maken een minimum-hoek van snijding kleiner dan 45° toe te laten; immers de lengte der schalen wordt bepaald door den eisch, dat de schaaldeelen niet te dicht opeengehoopt liggen.

Het kan voorkomen, dat met een waarde van een der twee veranderlijken niet alle waarden van de andere kunnen overeenkomen, maar dat een betrekking bestaat van den vorm

$$F\ (\alpha_1,\ \alpha_2) > o.$$

Denkt men den wijzer in alle standen geteekend, waarbij ze punten verbindt die voldoen aan de vergelijking

$$F\ (\alpha_1,\ \alpha_2) = o,$$

dan omhullen die lijnen een kromme lijn, zoodanig dat bij het gebruik van de rekenplaat de wijzer òf steeds die kromme lijn *moet* snijden, òf wel niet *mag* snijden al naar gelang den aard van de gegeven ongelijkheid. In beide gevallen is slechts een

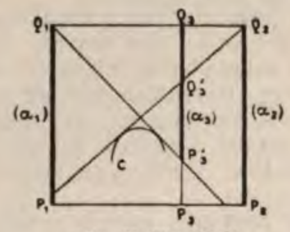


Fig. 29 (Fig. 62 O).

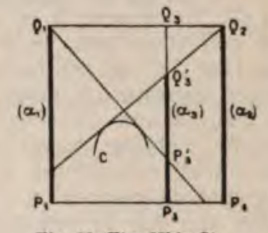


Fig. 30 (Fig. 62bis O).

gedeelte van de 3e schaal noodig. Fig. 29 geeft het 2e, Fig. 30 het 1e geval.

68. Breekt men de schalen op dezelfde wijze als in No. 35 besproken is voor de zeshoekige rekenplaten, dan kan men voor het 1e stel de schalen aanbrengen aan de linkerzijde van hun dragers, en voor het tweede stel op de rechterzijde van dezelfde lijnen (Fig. 31). Voor het 3e en 4e stel zijn slechts twee nieuwe lijnen noodig, omdat men de eerste as hierbij ook kan gebruiken, en ook weder zoowel rechts als links een verdeeling kan aanbrengen.

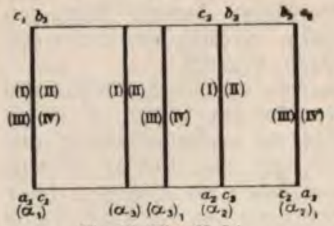


Fig. 31 (Fig. 63 O.).

De romeinsche cijfers in de figuur wijzen bij elkander behoorende schalen aan.

De laatste 3 alinea's van No. 35 gelden ook hier.

69. Toepassingen:

1e. Zesde rekenplaat voor vermenigvuldiging.

Men schrijve: $\log.\ \alpha_1 + \log.\ \alpha_2 = \log.\ \alpha_3$,

neme $l_1 = l_2 = l$, en dus $l_3 = \frac{1}{2}\ l$.

Fig. 32 is een verkleining van een rekenplaat, waarbij α_1 en α_2 tusschen 1 en 10, en dus α_3 tusschen 1 en 100 liggen.

De lengte der schalen wenschte men 125 mM. te nemen en daar de verdeelingen op de derde schaal half zoo groot zijn als de overeenkomstige verdeelingen op de andere schalen, zal

men, om op de 3e schaal dezelfde bruikbare verdeeling te hebben,

Fig. 32 (Fig. 64 O.).

die bij de rekenliniaal optreedt (Zie N°. 5, 2e), den modulus $\frac{l}{2}$ even groot moeten nemen als bij de rekenliniaal, dus 125 mM., zoodat $l = 250$ mM. wordt.

De twee eerste schalen zijn in het midden gebroken en de beide deelen zijn links en rechts van de assen geplaatst, zoodat ook de waarde van het produkt links of rechts op de 3e as zal gevonden worden.

Daar het onderste deel van de 1e schaal in verband moet kunnen worden gebracht met het bovenste deel van de 2e, en omgekeerd, moest de rechter schaalverdeeling van de 2e as nog eens herhaald worden op een 4e lijn, die in verband met de linkerschaal op de 1e as de producten geeft op een 5e lijn.

De bij elkander behoorende schalen dragen hetzelfde romeinsche cijfer.

2e. Rekenplaat voor de traagheidsmomenten van rechthoeken.

Voor een rechthoek met grondlijn b en hoogte h is het traagheidsmoment $I = \frac{1}{12} bh^3$,

waaruit volgt: $\log. b + 3 \log. h = \log. 12 + \log. I.$

Door $l_1 = 3\ l_2$ te nemen worden de schalen evenlang, en moet $l_3 = \frac{1}{4}\ l_1$ zijn. Fig. 33 geeft de teekening op ongeveer $\frac{1}{5}$ verkleind.

3e. Rekenplaten voor het marcheeren der troepen in colonnen.

Is V de snelheid in M. van een marcheerenden troep, T de tijd in minuten, en E de weg in hectometers, dan is

$$E = \frac{VT}{100},\ \text{terwijl}\ E' = \frac{6\ VT'}{100}$$

als de tijd in uren en de weg in K.M. wordt uitgedrukt. Elk

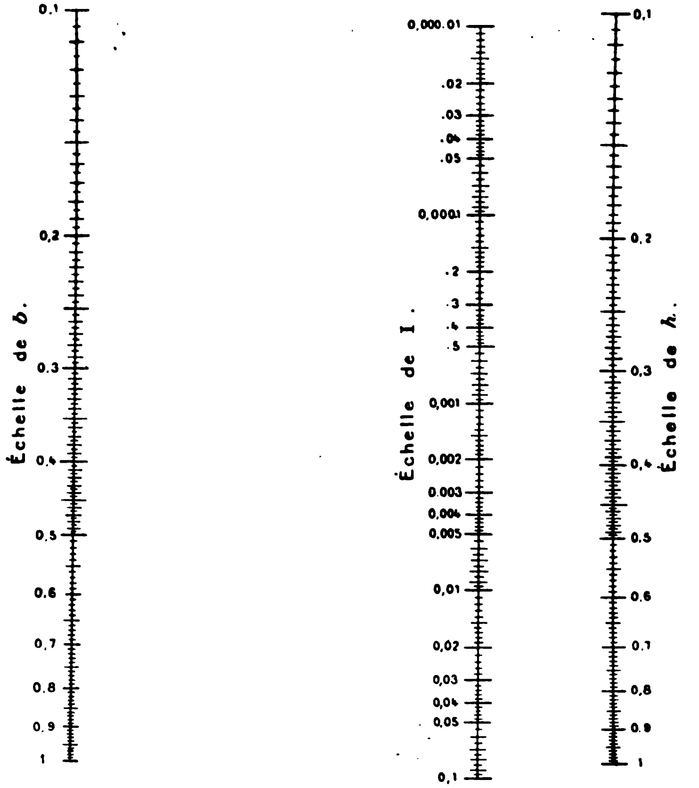


Fig. 33 (Fig. 65 O).

der formules geeft, logarithmisch geschreven, een rekenplaat, waarop een afzonderlijke schaal is aangebracht om rekening te houden met rusttijden gedurende den marsch.

In een paar rekenvoorbeelden wordt de tijd gezocht noodig voor het doorloopen van een gegeven weg met een gegeven snelheid, zonder rust, met rust van 10 minuten per uur, en met rust van 10 minuten per twee uur, verder de lengte van een colonne die in een gegeven tijd met gegeven snelheid een vast punt voorbijgaat.

70. Wanneer men 3 evenwijdige assen u_1, u_2, u_3 met moduli l_1, l_2, l_3 teekent (Fig. 34) dan kan men tusschen u_1 en u_2 een lijn u_{12} trekken, voor welke de afstanden tot u_1 en u_2 zich verhouden als l_1 en l_2, zoodat u_1, u_2 en u_{12} schalen kunnen dragen van een rekenplaat met richtpunten. Hetzelfde is te doen voor u_1 en u_3, gevende de as u_{13}, en voor u_2 en u_3, gevende de as u_{23}. Er zijn dan 3 rekenplaten zoodanig met elkander verbonden, dat telkens twee een as gemeen hebben.

Punten M_1 en M_2 op u_1 en u_2 bepalen een punt M_{12} op u_{12}, en als men in M_1 en M_2 massa's aanwezig denkt, die evenredig zijn met l_1 en l_2, dan is M_{12} te beschouwen als het zwaartepunt der beide eerste. Op dergelijke wijze is M_{31} te beschouwen als zwaartepunt van M_1 en M_3, en M_{23} als dat van M_2 en M_3.

Fig. 34 (Fig. 67 O).

De lijnen M_{12} M_3, M_{23} M_1 en M_{31} M_2 gaan door een punt M_{123}, dat het zwaartepunt zal zijn van de massa's M_{12} en M_3, van M_{23} en M_1, van M_{31} en M_2'', en dus van de drie massa's M_1, M_2 en M_3.

Neemt men nu verschillende punten M_1, M_2, M_3, dan zullen noodzakelijk de punten M_{123} op een zevende as u_{123} liggen.

Voor de assen u_1, u_2, u_{12} geldt de betrekking $f_1 + f_2 = f_{12}$,

en voor de assen u_{12}, u_3 en u_{123} : $f_{12} + f_3 = f_{123}$,

zoodat blijkbaar $f_1 + f_2 + f_3 = f_{123}$,

en men dus een vergelijking van dezen vorm door een rekenplaat met 7 evenwijdige assen kan voorstellen, waarbij dan tegelijkertijd nog de som van f_1 en f_2, van f_1 en f_3 en van f_2 en f_3 verkregen wordt.

Het is duidelijk dat men het voorgaande kan uitbreiden voor vier en meer functies, zoodat men in het algemeen de vergelijking $f_1 + f_2 + f_3 + \ldots . + f_n = o$ zal kunnen voorstellen (Zie No. 37).

Men kan opmerken dat, wanneer men slechts f_{123} wenscht te vinden, op de assen u_{12}, u_{23}, u_{31} geen schalen behoeven te worden aangebracht.

71. Rekenplaat voor waterleidingen.

Tusschen de lengte l van een leiding, de middellijn d, de uitgestroomde hoeveelheid per tijdseenheid q, het drukverlies h, de helling van de drukkingslijn j (dat is dus het drukverlies per eenheid van lengte), de capaciteit van de leiding p, en den weerstand r, bestaan de betrekkingen:

$$\frac{4}{7} \log. q - \log. h = - \log. r,$$

$$- \log. h + \log. l = - \log. j,$$

$$\log. l + \frac{7}{4} \log. q = \log. p,$$

$$\frac{7}{4} \log. q - \log. h + \log. l = \frac{19}{4} \log. d - C,$$

waarbij C een constante voorstelt.

Men ziet dat zij den vorm hebben

$$f_1 - f_2 = - f_{12}, \quad - f_2 + f_3 = - f_{23},$$
$$f_3 + f_1 = f_{31}, \quad f_1 - f_2 + f_3 = f_{123},$$

terwijl gemakkelijk blijkt dat

$$f_{12} + f_3 = f_{123}, \quad - f_{23} + f_1 = f_{123}, \quad f_{31} - f_2 = f_{123}.$$

De rekenplaat, welke deze betrekkingen in teekening brengt, bevat echter nog meer.

Want de gemiddelde snelheid hangt af van $\frac{q}{j}$, en kan dus op een afzonderlijke as worden aangegeven door de lijn, die de punten q en j verbindt. Bij die as is links de waarde u, en rechts de waarde van $\frac{u^2}{2g}$ (den dynamischen druk) geschreven.

Dezelfde lijn geeft op een andere as den prijs e.

Naast de schaal voor d is tegelijkertijd een schaal voor de doorsnede $s = \frac{\pi}{4} d^2$, en naast die voor r een schaal voor $\delta = r^{-\frac{4}{7}}$ aangegeven.

Er zijn dus 12 grootheden op 9 evenwijdige lijnen in schaal gebracht. Bij de deelstrepen op de schalen zijn slechts geheele getallen geschreven, terwijl naast elk gedeelte van de schaal geschreven is, welke beteekenis die getallen hebben. Dus vindt men naast de schaal voor h de woorden centimètres, decimètres, mètres, décamètres; naast die voor q : aan de eene zijde decilitres par seconde, litres par seconde, décalitres par seconde, hectolitres par seconde, en aan de andere zijde: décalitres par minute, litres par minute enz.

B. Rekenplaten met twee evenwijdige schalen.

72. Als men op 2 evenwijdige assen schalen teekent

$$u = l_1 f_1, \quad v = l_2 f_2,$$

dan kan men de derde schaal nemen op de lijn, die de nulpunten van de beide eerste vereenigt. Voor punten van deze lijn is tegelijkertijd $u = 0$, $v = 0$, en dus zal de schaal op die lijn voldoen aan de vergelijking

$$\frac{u}{l_1} + f_3 \frac{v}{l_2} = o.$$

Uit de 3 betrekkingen volgt: $f_1 + f_2 f_3 = o$.

De 3[e] schaal zal geheel tusschen de beide andere inliggen als men zorg draagt, dat f_3 tusschen de eindwaarden in steeds positief is. Wordt ze ergens negatief, dan zou men op die plaats de schaal moeten breken en vanaf dat punt $v = - l_2 f_2$ nemen.

73. Door de keuze van de moduli l_1 en l_2 kan men steeds zorg dragen, dat de evenwijdige schalen even lang zijn, Fig. 35, en de vraag kan gesteld worden of, evenals in No. 67 voor de 3 evenwijdige schalen, ook hier de afstand der twee schalen zoo gekozen kan worden, dat de kleinste hoek, dien de wijzer met de derde schaal maakt, niet kleiner wordt dan een vastgesteld minimum. Deze vraag is niet zonder nadere beschouwing te beantwoorden; het blijkt dat de gunstigste vorm voor de rekenplaat deze is: dat $\triangle\ Q_1 P_1 Q_2$ gelijkbeenig is, met een verhouding van de basis $P_1 Q_1$ tot de opstaande zijden, die berekend kan worden, en die afhankelijk is van l_1 en l_2 en de grenswaarden

van f_3, terwijl de 1e en 3e schaal gelijke hoeken maken met $Q_1 Q_2$.

Als de grenspunten van de 3e schaal samenvallen met de beginpunten van de 1e en 2e, dan wordt de genoemde driehoek gelijkzijdig, en de kleinste hoek dien de wijzer met de 3e schaal maakt is nul.

De aangegeven vorm is theoretisch het meest wenschelijk. In de practijk zullen door afronding van l_1 en l_2 en de berekende verhouding kleine afwijkingen, ontstaan.

74. Toepassingen.

1e. Zevende rekenplaat voor vermenigvuldiging.

Men schrijft de vergelijking $\alpha_1 \ \alpha_2 = \alpha_3$ in den vorm $\frac{1}{\alpha_1} - \frac{\alpha_2}{\alpha_3} = o$, en stelt $u = -\frac{l_1}{\alpha_1}$, $v = l_2 \ \alpha_2$.

1 en 10 zijn als grenswaarden voor α_1 en α_2, en dus 1 en 100 als grenswaarden voor α_3 genomen. De schaal α_2 is regelmatig, fig. 36 (fig. 72 O); met den modulus $l_2 = 1$ cM. heeft zij een lengte van $10-1 = 9$ cM. De schaal voor α_1 wordt nu 9 cM. lang genomen, en daar de grenswaarden zijn $\frac{1}{1}$ en $\frac{1}{10}$ heeft men:

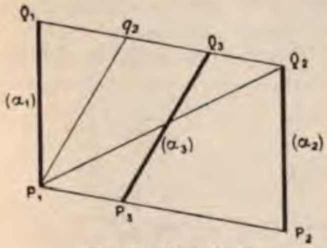


Fig. 35 (Fig. 69 O).

$$\left(1 - \frac{1}{10}\right) l_1 = 9 \text{ cM.},$$
$$\text{dus } l_1 = 10 \text{ cM.}$$

Men berekent dat $Q_1 Q_2$ en dus ook $P_1 Q_2 = 10$ cM zijn moet. Is het parallelogram geteekend, dan zoekt men het nulpunt op de beide schalen. Men weet dat voor P_1

$$u = \frac{l_1}{10} = 1 \text{ cM.}$$

en voor Q_2 $\quad v = \frac{l_2}{1} = 1$ cM. is, zoodat de nulpunten A en B zijn aan te geven.

Van de 1e schaal kent men nu 3 punten, nl. Q_1 (1), P_1 (10) en A (∞). De schaal is dus te verkrijgen als projectie van een regelmatige.

Om op AB de verdeeling α_3 te teekenen verbinde men Q_1 achtereenvolgens met alle punten van de 2e schaal; waardoor op de 3e schaal de punten van 1—10 bepaald worden, en verbinde daarna P_2 met alle punten van de 1e schaal, waardoor de overige deelpunten gevonden worden.

2e. Achtste rekenplaat voor vermenigvuldiging. De vergelijking $\alpha_1 \ \alpha_2 = \alpha_3$

wordt geschreven $\quad \alpha_1 - \frac{\alpha_2}{\alpha_3} = o.$

Men neemt $u = l_1 \ \alpha_1 \quad v = - \ l_2 \alpha_2$,

α_1 tusschen 1 en 10, α_2 tusschen 100 en 1, dus α_3 tusschen 100 en 0.1.

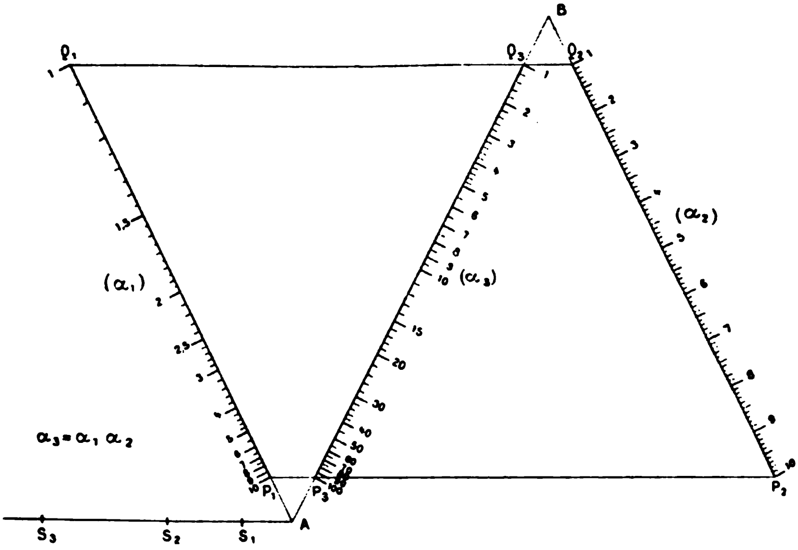


Fig. 36 (Fig. 72 O.).

De lengte der schalen

l_1 (10−1), en l_2 (100−1), of 9 l_1, en 99 l_2

wordt gelijk als men l_1 = 1.1 cM., l_2 = 0.1 cM. neemt, en wel is die lengte dan 9.9 cM. Door berekening vindt men $Q_1 Q_2 = P_1 Q_2$ = 10.5 cM. (Fig. 37).

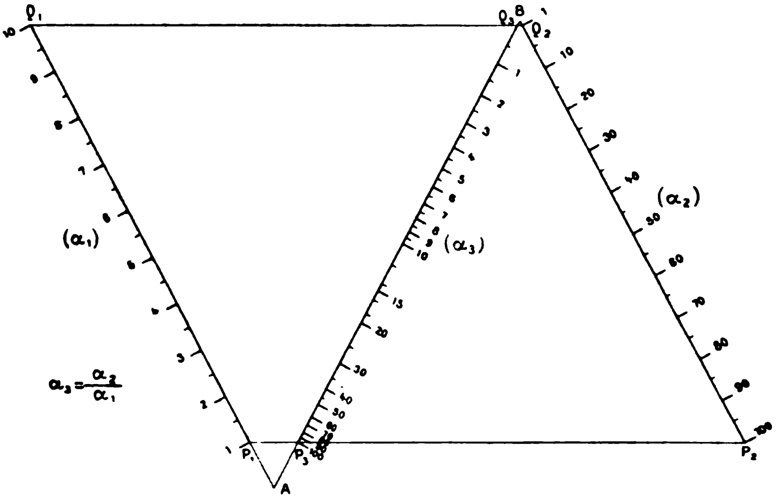


Fig. 37 (Fig. 73 O).

De nulpunten A en B bepaalt men als boven, en vindt de verdeeling op de 3e schaal door Q_1 en daarna P_1 met alle punten van de 2e schaal te verbinden.

Wegens de scherpe snijding bij de punten vanaf 10, is het beter de punten van 10 tot 50 te bepalen door het punt 2 van de 1e schaal te verbinden met de punten van de 2e schaal, mits men de bij die punten geschreven getallen door 2 deelt.

3e. Rekenplaat voor de correctie van den barometer.

De formule $$\varepsilon = 0.00016\ pt$$

wordt geschreven $$0.00016\ pt - \frac{\varepsilon}{t} = 0,$$

en is dan als de voorgaande vergelijking te behandelen.

C. Rekenplaten met niet-evenwijdige schalen.

75. Als de 3 schalen een punt gemeen hebben, kan men ze beschouwen als de perspectief van 3 evenwijdige schalen. Als ze elkander in 3 punten snijden kan men ze beschouwen als perspectief van een rekenplaat met 2 evenwijdige schalen.

Het is echter wenschelijk de rekenplaten met niet evenwijdige schalen op zichzelf te onderzoeken.

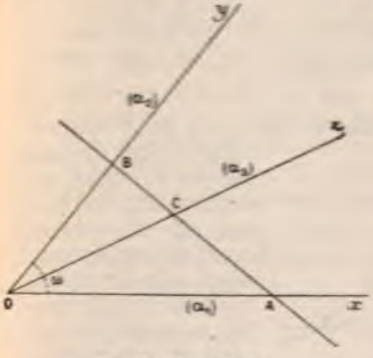


Fig. 38 (Fig. 75 O).

Als men (Fig. 38) de assen onder gelijke hoeken, en de moduli van de twee uiterste schalen gelijk neemt, dan zal als een lijn ACB door 3 overeenkomstige punten gaat, en men BD // CO getrokken denkt tot ze 't verlengde van AO ontmoet:

OC : BD = OA : AD,

$$\text{of OC} : 2\ l_2\ f_2 \cos. \frac{\omega}{2} = l_1\ f_1 : (l_1\ f_1 + l_2\ f_2),$$

$$\text{of}\ \ l_3 f_3 = \frac{2\ l_1\ f_1\ f_2 \cos. \frac{\omega}{2}}{f_1 + f_2},$$

zoodat, als men $l_3 = 2\ l_1 \cos. \frac{\omega}{2}$ neemt,

$$f_3 = \frac{f_1\ f_2}{f_1 + f_2} \quad \text{of} \quad \frac{1}{f_1} + \frac{1}{f_2} = \frac{1}{f_3} \ \text{wordt.}$$

Neemt men $\frac{1}{f_1} = \varphi_1$, $\frac{1}{f_2} = \varphi_2$, $\frac{1}{f_3} = \varphi_3$, dan ontstaat weer de vergelijking $\varphi_1 + \varphi_2 = \varphi_3$ van No. 66, zooals ook moet, wegens het verband tusschen de rekenplaten van de beide vergelijkingen.

Schrijft men de laatste vergelijking

$$h + k\varphi_1 + h + k\varphi_2 = 2h + k\varphi_3,$$

of $$\frac{1}{\frac{1}{h + k\varphi_1}} + \frac{1}{\frac{1}{h + k\varphi_2}} = \frac{1}{\frac{1}{2h + k\varphi_3}}$$

dan heeft deze weer den vorm $\frac{1}{f_1} + \frac{1}{f_2} = \frac{1}{f_3}$.

Het gebruik van de coëfficiënten k en de constanten h kan van nut zijn als φ_1, φ_2, φ_3 van 0 tot ∞ kunnen veranderen, want men vermijdt dan het optreden van oneindig ver gelegen punten.

76. Toepassingen. 1e. De eenvoudigste vorm der vergelijking is $\frac{1}{\alpha_1} + \frac{1}{\alpha_2} = \frac{1}{\alpha_3}$ welke voorkomt in de theorie van lenzen en spiegels.

Neemt men den hoek der uiterste assen 120°, dan blijkt dat men op elk der 3 assen denzelfden modulus heeft.

2e. De vergelijking sin. α_1 sin. α_2 = sin α_3, uit de theorie der elliptische polarisatie, kan men schrijven log. sin. α_1 + log. sin. α_2, = log. sin α_3.

Als α van 0° tot 90° verandert, gaat de log. sin. van $-\infty$ tot 0. Daarom schrijve men:

$$\frac{1}{\frac{1}{h - k \log. \sin. \alpha_1}} + \frac{1}{\frac{1}{h - k \log. \sin. \alpha_2}} = \frac{1}{\frac{1}{2h - k \log. \sin. \alpha_3}}$$

De 3e schaal is op eenvoudige wijze uit de beide eerste af te leiden.

77. Wanneer de dragers der schalen niet in 1 punt samenkomen (Fig. 39), en dus een driehoek insluiten, dan zal een lijn, die 3 overeenkomstige punten aanwijst, elk der zijden verdeelen in 2 deelen, zoodanig, dat het product van 3 stukken, die geen eindpunt gemeen hebben, gelijk is aan het product der 3 andere stukken. (Theorema van MENELAUS).

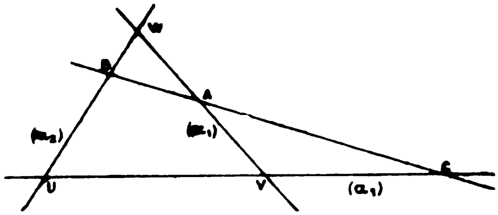


Fig. 39 (Fig. 78 O).

Als de verhoudingen van de 2 stukken op elk der lijnen f_1, f_2, f_3 zijn, dan heeft men dus:

$$f_1 \, f_2 = f_3$$

een algemeene voorstelling van de in No. 74, 2e besproken vergelijking.

Als f_3 verandert van 0 tot 1, dan zou het deelpunt op de overeenkomstige zijde in het oneindige komen, en dit is te vermijden door te schrijven

$$hf_1 \times hf_2 = h^2 f_3,$$

waarin h een gewone breuk is.

Toepassing: De vergelijking tg. α_1 tg. α_2 = sin. α_3.

III. Rekenplaten met kromlijnige schalen.

A. Rekenplaten met 2 rechtlijnige evenwijdige schalen en één kromlijnige schaal.

78. Als men in de vergelijking

$$f_1 f_3 + f_2 \varphi_3 + \psi_3 = 0,$$

neemt
$$u = l_1 f_1, \quad v = l_2 f_2,$$

dan komt er
$$\frac{u}{l_1} f_3 + \frac{v}{l_2} \varphi_3 + \psi_3 = 0.$$

zijnde de vergelijking van een kromme lijn. Het is niet noodig die kromme lijn meetkundig te onderzoeken, omdat men ze punt voor punt kan construeeren. Voor het gebruik is het wenschelijk, dat ze geheel tusschen de beide evenwijdige assen inligt, terwijl er op gelet moet worden, dat de wijzer geen te scherpe snijding geeft met de kromme lijn. Wijkt de kromme weinig af van haar koorde, dan kan men de constructie van N°. 73 toepassen.

79. Rekenplaat voor de vierkantsvergelijkingen

$$x^2 + pz + q = 0.$$

Men neme
$$u = l_1 p, \quad v = l_2 q,$$

dan komt er
$$l_1 \, l_2 z^2 + l_2 z u + l_1 \, v = 0.$$

De 1e en 2e schaal zijn regelmatig, terwijl de 3e bij projectie evenwijdig aan de assen op de verbindingslijn der nulpunten een lineaire schaal bepaalt, die af te leiden is uit een regelmatige of uit een segmentaire schaal. Op eenvoudige wijze kan men op de projecteerende lijnen de verlangde punten bepalen, welke op een hyperbool blijken te liggen.

80. Bij toepassingen kieze men l_1 en l_2 zóó, dat de evenwijdige schalen ongeveer evenlang worden.

Toepassingen: 1e. Dikte van plan-convexe lenzen:

$$\frac{d^2}{4} = e \, (2R - e).$$

2e. Ballastvolumen voor spoorwegen:

$$V = bh + 0.75 \, h^2.$$

81. Rekenplaat voor de derdemachtsvergelijking:

$$z^3 + pz + q = 0.$$

Hierbij treedt een kromme lijn van de 3e klasse als drager van de 3e schaal op.

82. Toepassing: De verdeeling van zoolplaten in groote brugdragers.

83. De Kepler'sche vergelijking

$$\alpha - e \sin. \alpha = \mu,$$

geeft een kromme lijn, waarop telkens twee waarden van α samenvallen. Een berekening wordt gegeven voor den afstand, dien de evenwijdige schalen moeten hebben, opdat de gespannen draad de kromme lijn onder een niet te kleinen hoek snijdt.

B. Rekenplaten met 3 kromlijnige schalen.

84. Alles wat gezegd is van rekenplaten met 3 stelsels willekeurige lijnen, kan worden overgebracht op daaruit afgeleide stelsels bij evenwijdige assen.

Voorbeeld: Tweede rekenplaat voor de diktevermindering van steunmuren (N°. 51)

$$(1 + l)\, h^2 - l\,(1 + p)\, h - \frac{(1 - l)\,(1 + 2p)}{3} = 0.$$

Als men in de vergelijkingen van N°. 51, x en y vervangt door u en v, dan verkrijgt men de vergelijkingen voor evenwijdige assen

$$2\,(l^2 - 1)\, u + 3l\,(l + 1)\, v - l\,(l - 1) = 0,$$
$$2\,(2p + 1)\, u + 3\,(p + 1)\, v - (p + 1)\,(2p + 1) = 0,$$
$$hu + v - h^2 = 0,$$

alle van den 2[en] graad.

De beide eerste stelsels liggen op eenzelfde kegelsnede.

De verkregen rekenplaat, die nu drie kromlijnige schalen heeft, is minder geschikt voor het gebruik, omdat de te spannen draad alle krommen onder zeer kleine hoeken snijdt.

Door homografische vormverandering wordt echter een zeer bruikbare rekenplaat verkregen.

IV. Toepassing van rekenplaten met richtpunten op de voorstelling van empirische formules.

85. Als drie veranderlijken verbonden zijn door een empirische formule, kan men deze altijd voorstellen door een cartesische rekenplaat (N°. 16). Rekenplaten met richtpunten zijn alleen toe te passen als de gegeven vergelijking bijzondere eigenschappen bezit. Het blijkt echter uit de volgende voorbeelden, dat zij ook zijn toe te passen bij empirische formules met 3 veranderlijken.

Toepassing. Bepaling van de snelheid van een trein, getrokken door een locomotief van bekende eigenschappen.

$$E = M\,(R_m + r) + T\,(R_t + r),$$

E trekkracht van de locomotief,
M gewicht " " " in tonnen,
R_m weerstand " " " per ton gewicht,
T gewicht van den trein in tonnen,
R_t weerstand " " " per ton gewicht,
r helling in millimeters.

Hierin is M constant, terwijl E, R_m en R_t afhankelijk zijn van de snelheid V, op een wijze, die door proeven, dus *empirisch* bepaald moet worden.

Feitelijk heeft men dus als veranderlijken r, T en V.

Men schrijve:

$$E - M(R_m - R_t) = (T + M)(R_t + r),$$

en stelle:

$$E - M(R_m - R_t) = F(V),$$

$$R_t = \varphi(V) \quad , \quad T + M = P,$$

zoodat de vergelijking wordt:

$$F(V) = P \{ \varphi(V) + r \}, \text{ of } r - \frac{F(V)}{P} + \varphi(V) = 0.$$

Neemt men nu $u = l_1 r, v = \frac{-l_2}{P}$, dan is:

$$l_2 u + l_1 F(V) v + l_1 l_2 \varphi(V) = 0,$$

zijnde een kromme lijn, die geconstrueerd kan worden zoodra men F (V) en φ (V) kent, bijv. door in een tabel vereenigde opgaven, welke door proefnemingen bepaald zijn.

Als de snelheden niet te veel uit elkander liggen, is φ (V) vrij wel constant, en wordt de kromme lijn een rechte.

86. Een formule voor belegeringsgeschut:

$$\sin. 2\varphi = f(V) F(P),$$

waarin V de snelheid is waarmede een kogel een kanon verlaat, P de schootsverheid en φ de hellingshoek.

Men wil V kennen om de lading te kunnen berekenen. De formule is geheel empirisch, in tegenstelling met de vorige, die wiskundig kan worden samengesteld met empirische termen.

87. Theoretisch stoomverbruik van een stoommachine. (Een van de rekenplaten op het gebied van werktuig- en scheepsbouwkunde).

Als een stoommachine tusschen de spanningen P en p K.G. per cM^2 werkende een stoomverbruik K K.G. per P.K. per uur heeft, dan blijken, als men P en p logarithmisch uitzet, de lijnen van gelijk stoomverbruik rechte lijnen te zijn.

Daaruit volgt dus, dat tusschen K, P en p een betrekking moet bestaan van den vorm

$$f(K) \log. p + \varphi(K) \log. P + \psi(K) = 0.$$

Als men de verkregen rekenplaat vervangt door een met richtpunten, dan blijken de punten K op een rechte lijn te liggen, waaruit volgt, dat de 3 functies van K van den eersten graad moeten zijn, terwijl bij nader onderzoek blijkt, dat de vergelijking moet zijn

$$(\alpha + K) \log. p + (\alpha' - K) \log. P + \alpha'' = 0.$$

Door bekende gegevens vindt men

$$K = 0.85 + \frac{6.95 - 0.92 \log. P}{\log. P - \log. p}.$$

Deze formule is dus gevonden uit de beschouwing van de rekenplaat.

V. Afgeleide rekenplaten met richtpunten.

A. Dubbele rekenplaten met richtpunten.

88. Als twee vergelijkingen een veranderlijke α op dezelfde

wijze bevatten, verbonden met α_1 en α_2 in de eene, en met α_3 en α_4 in de andere vergelijking, dan kan men een van de 4 laatste veranderlijken berekenen als de 3 andere bekend zijn, terwijl α geëlimineerd wordt. Elk der vergelijkingen geeft een rekenplaat met richtpunten, waarbij de kromme lijn voor α op beide dezelfde is. Fig. 40.

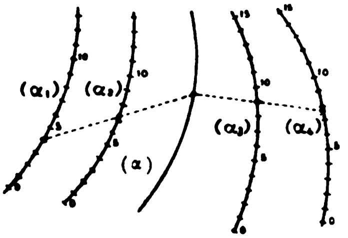


Fig. 40. (Fig. 98 O.).

Zijn α_1, α_2 en α_3 gegeven, dan kan men een draad spannen door α_1 en α_2, dezen om het snijpunt met de lijn α laten draaien tot hij door α_3 gaat, en kan dus α_4 aflezen.

In den regel zal men te doen hebben met vergelijkingen, voor welke de lijn α een rechte is.

89. Zijn alle dragers recht dan heeft men

$$f_1 + f_2 = f_3 + f_4$$

of

$$f_1 + f_2 = \alpha, \quad f_3 + f_4 = \alpha,$$

welke op twee wijzen in teekening te brengen zijn, namelijk zóo dat de drager α, die men de ***draaiingsas*** kan noemen, inligt tusschen α_1 en α_2 aan de eene zijde, α_3 en α_4 aan de andere zijde, of zóó, dat ze inligt tusschen α_1 en α_2, en ook tusschen α_3 en α_4. In het laatste geval kunnen de schalen α_1 en α_3, en eveneens de schalen α_2 en α_4 samenvallen.

De eerste wijze heeft het voordeel, dat men een draad kan spannen en vasthouden op de draaiingsas, doch het nadeel, dat deze as zeer veel langer moet zijn dan de 4 schalen.

Bij de tweede wijze van voorstellen kan men den draad niet onmiddellijk op de as vasthouden, en moet dus op deze een of andere willekeurige verdeeling aangeven; daarentegen is de lengte van de as niet grooter dan die van de langste der schalen.

90. Toepassingen. 1e Gelijkmatig belaste balken:

$$\frac{qp^2}{8} = k \cdot \frac{bh^2}{6}$$

$$\text{of } \log. q + 2 \log. p = \log. b + 2 \log. h + \log. \frac{4}{3} k.$$

Op de draaiingsas zijn de handelsnummers geschreven van de toegepaste balken.

Een afzonderlijke lijn is aangebracht, waarop de verhouding van de hoogte en de breedte van den balk is af te lezen.

2e Strooming van gas door buizen:

$$h\, D^5 = 1655\, \Delta\, Q^2,$$

welke logarithmisch geschreven wordt.

91. De beide voorgaande vergelijkingen bezaten den vorm

$$f_1\, f_2 = f_3\, f_4$$

en werden logarithmisch gebracht in den vorm van No. 89.

Men kan echter ook goed schrijven

$$z_1 z_2 = a, \quad z_3 z_4 = c$$

en ze in dezen vorm behandelen. Men verkrijgt dan echter geen evenwijdige schalen.

Toepassing: Barometrische hoogtemeting.

$$Z = 16000 \left(1 + \frac{2(t + t')}{1000}\right) \frac{h - h'}{h + h'}$$

92. Nog meer algemeen kan men hebben

$$z_1 z_2 + a_2 = a, \quad z_3 z_4 + a_4 = a,$$

welke tot kromlijnige schalen aanleiding geeft.

93. Toepassing: Stroming van water in open kanalen.

$$U = \frac{87\sqrt{RI}}{1 + \frac{\gamma}{\sqrt{R}}}$$

$$\text{of} \quad \frac{\gamma}{R} + \frac{1}{\sqrt{R}} = \frac{87\sqrt{I}}{U}.$$

E. Rekenplaten met niet-rechte transversalen.

94. Het is volstrekt niet noodzakelijk bij het gebruik van een rekenplaat een draad te spannen, of op een doorzichtige plaat een rechte lijn als wijzer te nemen, doch men kan als wijzer een kromme of een gebroken lijn of een of ander samenstel van lijnen gebruiken. Zoo kan men bijv. op de plaat een cirkelboog teekenen. Want de ligging daarvan is door twee punten, een op elk van twee der schalen bepaald, en dus wordt op de derde schaal de gezochte veranderlijke aangewezen.

95. Wil men echter een andere kromme lijn als wijzer nemen, dan moet men de ligging daarvan bepalen door 3 punten, of wel kan men een vast punt van de kromme doen samenvallen met een der gegeven punten op een der schalen.

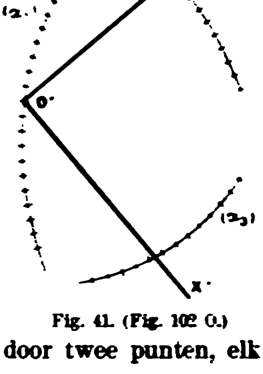


Fig. 41. (Fig. 102 O.)

Een zeer eenvoudig geval van een niet-rechte transversaal is een wijzer in den vorm van een winkelhaak, en de algemeene vorm van een vergelijking, waarbij deze toepassing kan vinden, is

$$(z_1 - z_2)(z_3 - z_4) + (f_1 - f_2)(f_3 - f_4) = 0.$$

(Fig. 41).

96. Toepassing. Tachéométrische hoogtemeting.

$$X = h\,(C \sin. i + \cos. i) \sin. i \cos. \alpha$$
$$Y = h\,(C \sin. i + \cos. i) \sin. i \sin. \alpha$$
$$Z = h\,(C \sin. i + \cos. i) \cos. i.$$

Een been van den winkelhaak gaat door twee punten, elk van een der schalen, het andere been door

een punt van een derde schaal; dit been wijst op een vierde schaal (die samenvalt met een der andere) de vierde veranderlijke Z aan.

97. Trekt men op de doorzichtige plaat een aantal lijnen evenwijdig aan den wijzer, dan zal, als de wijzer door punten α_1 en α_2 gelegd is, een lijn, die door een punt α_3, gaat op een vierde schaal een waarde α_4 aanwijzen, zoodat men een vergelijking met 4 onbekenden in beeld kan brengen. De vergelijking zal den vorm hebben:

$$(f_2-f_1)(\varphi_3-\varphi_4) - (\varphi_2-\varphi_1)(f_3-f_4) = 0.$$

Als toevallig de schalen α_4 en α_1 samenvallen, dan heeft men een vergelijking van den 3[en] graad, waarbij met α_1 twee schalen (α_2 en α_3) overeenkomen. Is nu α_1 de gezochte onbekende, dan moet men evenwijdige lijnen leggen door de gegeven punten α_2 en α_3, maar moet dan tastenderwijs trachten die lijnen zoo te kiezen, dat ze op de schaal α_1 gelijke waarden aanwijzen.

Zulk een rekenplaat zal dus alleen voordeelig zijn als men de waarde α_1 geeft, wat in den regel het geval kan zijn.

98. Toepassing. Tweede rekenplaat voor steunmuren voor aardmassa's onder natuurlijken hellingshoek. (No. 53).

$$k^2 + kp \sin.\varphi \cos.\varphi - \frac{p}{3}\cos.^2\varphi = o$$

welke met willekeurig te nemen parameters μ, λ, ν te schrijven is

$$-\frac{\mu}{\sin.\varphi\cos.\varphi} \times \frac{\lambda\nu}{\mu} k^2 - \lambda p\left(\nu k - \frac{\nu \cot.\varphi}{3}\right) = o$$

dus in den vorm van No. 97.

HOOFDSTUK IV.

Stelsels van twee vergelijkingen. Algemeene toepassing op de berekening van profielen van uitgravingen en ophoogingen.

I. Algemeene opmerkingen.

99. Als men twee vergelijkingen heeft $F(\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3) = o$ en $\varphi(\alpha_1, \alpha_2, \alpha_4) = o$, ieder met 3 veranderlijken, waarvan echter 2 in beide vergelijkingen te gelijk voorkomen, dan kan men van elk een rekenplaat vervaardigen (welke dus *onafhankelijk* van elkander zijn), en uit deze kan men 2 veranderlijken opmeten als men de waarde van 2 andere kent.

Geeft men bijv. α_1 en α_3 dan kan men op de 1[e] rekenplaat α_2 vinden, en met deze en α_1 op de 2[e] rekenplaat α_4 bepalen.

Kent men echter α_3 en α_4 dan kan men α_1 en α_2 slechts door beproeven vinden, door bijv. α_1 willekeurig te nemen en na te gaan of daarmede op beide platen eenzelfde α_2 overeenkomt. In de practijk zal dit geval zelden voorkomen.

Daar men 2 der 3 stelsels kromme lijnen willekeurig kan nemen, kan men bijv. voor α_1 een stelsel evenwijdige rechte lijnen kiezen, en de beide rekenplaten naast elkander teekenen zoodanig dat de beide stelsels α_1 samenvallen.

Fig. 42 (Fig. 106 O.)

Men kan dan spreken van *gekoppelde* rekenplaten. Het zoeken van α_1 en α_2 moet ook hierbij tastenderwijze geschieden.

Neemt men echter 2 stelsels krommen op beide rekenplaten dezelfde en doet men die samenvallen, dan geven α_3 en α_4 daarop een 3e en een 4e stelsel krommen en men kan hieruit elk willekeurig tweetal veranderlijken vinden als men de twee andere kent.

Men heeft nu samenvallende rekenplaten (Fig. 43).

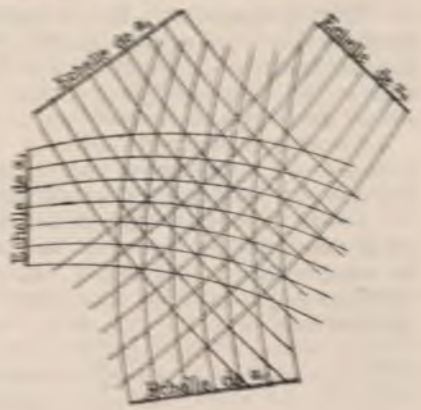


Fig. 43 (Fig. 107 O.)

Zulk een rekenplaat kan men altijd samenstellen. Slechts in één geval zal men het liever nalaten, n.l. als elk der rekenplaten te vereenvoudigen is en die vereenvoudiging niet voor beide dezelfde is.

Als $f(\alpha_1, \alpha_2) = f_3(\alpha_3)$, en $f(\alpha_1, \alpha_2) = \varphi_4(\alpha_4)$ dan vallen het 3e en 4e stelsel krommen samen, en elke kromme ervan draagt 2 waarden. Gegeven waarden van α_3 en α_4 laten α_1 en α_2 onbepaald.

Als de 4 stelsels uit rechte lijnen bestaan, dan kan men daarvan een rekenplaat met richtpunten afleiden.

100. Toepassingen: 1e Rekenplaat voor rechthoekige boldriehoeken. Breedtebepaling.

$$\cos.\ \alpha_1 \cos.\ \alpha_2 = \cos.\ \alpha_3,\quad \cot.\ \alpha_1 \sin.\ \alpha_2 = \cot.\ \alpha_4.$$

Men neme $x = l\,\alpha_1$, $y = l\,\alpha_2$, zoodat

$$\cos.\ \frac{x}{l} \cos.\ \frac{y}{l} = \cos.\ \alpha_3,\quad \cot.\ \frac{x}{l} \sin.\ \frac{y}{l} = \cot.\ \alpha_4.$$

2°. Formule van FRESNEL voor gepolariseerd licht

$$\frac{1+h}{1-h} = \frac{\cos. i}{\sqrt{n^2 - \sin.^2 i}}, \quad \frac{1+k}{1-k} = \frac{n^2 \cos. i}{\sqrt{n^2 - \sin.^2 i}}.$$

II. PROFIELEN VAN UITGRAVINGEN EN OPHOOGINGEN.

101—114. Geheel gewijd aan het onderzoek van dit voor den civiel-ingenieur belangrijke onderwerp. De eerste rekenplaten hadden bijna alle betrekking op deze zaak. De door verschillende personen uitgedachte rekenplaten kunnen alle worden gevonden met behulp van het in het boek behandelde.

HOOFDSTUK V.

Vergelijkingen met meer dan 3 veranderlijken.

I. ELEMENTEN MET MEER DAN ÉÉN NUMMER.

A. Dubbel genummerde rechte lijnen.

115. Als men een net geteekend denkt van twee stelsels kromme lijnen (α) en (β), dan zal men bij elk punt de nummers kunnen plaatsen behoorende bij de kromme lijn van elk der stelsels die door dat punt gaan. Men kan dus spreken van *dubbel genummerde punten.*

Feitelijk heeft men bij elke voorstelling van een puntenstelsel door kromlijnige of rechtlijnige coördinaten zulke punten; thans echter wordt er op geheel andere wijze mede gewerkt.

Denkt men door het net der 2 stelsels nog een derde stelsel geteekend, dan kan men bij elke kromme van dat stelsel de waarden α en β schrijven van het punt, waardoorheen de kromme loopt, en kan haar dan *dubbel-genummerde* (*kromme*) *lijn* noemen.

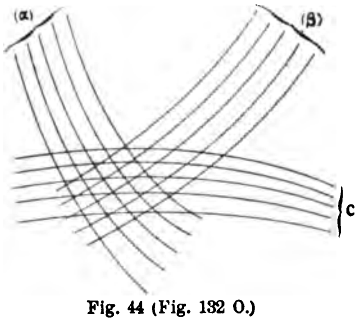


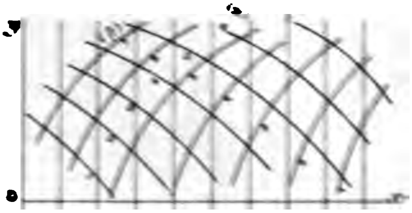
Fig. 44 (Fig. 132 O.)

Daar elke kromme door oneindig veel punten van het net loopt, bezit zij een oneindig aantal dubbelnummers, doch als een er van gegeven is, is de andere volkomen bepaald (met behulp van de teekening).

Wanneer nu het derde stelsel gesneden wordt door een willekeurige lijn, dan kan men bij elk snijpunt alle nummers geschreven denken die bij de gesneden kromme van het stelsel behooren. In elk punt van de snijlijn zijn dan een oneindig

aantal dubbelnummers waarvan met behulp van de rekening telkens een te bepalen is, als de ander gegeven is, zoodat men het zou kunnen voorstellen alsof alle punten van het net opeengehoopt zijn geworden op de lijn. Men kan de punten dus *gecondenseerde*[1] *punten* noemen.

In de toepassingen blijkt meestal het derde stelsel uit evenwijdige rechten te bestaan, en de gecondenseerde punten kan men denken op een rechte lijn, die de evenwijdigen loodrecht snijdt.



(A)

Fig. 45 (Fig. 138 O.)

Neemt men die lijn als x-as en een lijn evenwijdig met de evenwijdigen als y-as, dan zijn de stelsels z en ζ voor te stellen door de vergelijkingen: $f(x, y, z) = 0$ en $g(x, y, \zeta) = 0$, waaruit door eliminatie van y volgt: $x = \psi(z, \zeta)$ voor de rechte, die door het punt z, ζ gaat.

Elk punt op OX komt dus overeen met een waarde van $\psi(z, \zeta)$, en dus noemt men het net van de 3 stelsels: *de dubbel genummerde (binaire) schaal van de functie* $\psi(z, \zeta)$ *langs* OX.

Is $\psi(z, \zeta)$ gegeven, dan kan men het stelsel z willekeurig kiezen, en het stelsel ζ zoeken zoodanig dat een dubbel genummerde schaal verkregen wordt (men vergelijke dit met No. 46); het spreekt van zelf, dat men trachten zal de meest eenvoudige stelsels te verkrijgen.

Is de functie van den vorm $U(z) V_1(\zeta) + V_2(\zeta)$ dan is het mogelijk twee stelsels rechte lijnen te gebruiken. Het stelsel evenwijdige lijnen behoeft niet geteekend te worden, wanneer men gebruik maakt van een doorzichtige plaat met wijzer. De naam „dubbel genummerde schaal van de functie $\psi(z, \zeta)$ langs OX" kent men dan toe aan de 2 overblijvende stelsels.

116. Het is gemakkelijk in te zien dat men de 2 laatstgenoemde stelsels te zamen mag verplaatsen in een richting evenwijdig met het 3ᵉ stelsel. Dit kan echter ook geschieden met een deel van het net, waaruit blijkt dat *breken* van de schaal mogelijk is evenals bij de zeshoekige rekenplaten (No. 85) en bij de rekenplaten met richtpunten (No. 63 en 68).

117. In alle reeds besproken rekenplaten kan men dubbel genummerde schalen in de plaats gesteld denken van de gewone schalen.

Zoo kan men (Fig. 46) twee zulke schalen *koppelen* in plaats van twee gewone (No. 9), zoodanig dat zij de y-as gemeen heb-

---

1) Deze naam is misschien te verkiezen boven dien van *opeengehoopte* punten.

ben. Zijn van de 4 veranderlijken drie gegeven, bijv. α_1, β_1 en α_2 dan zoekt men eerst het snijpunt der krommen α_1 en β_1, en

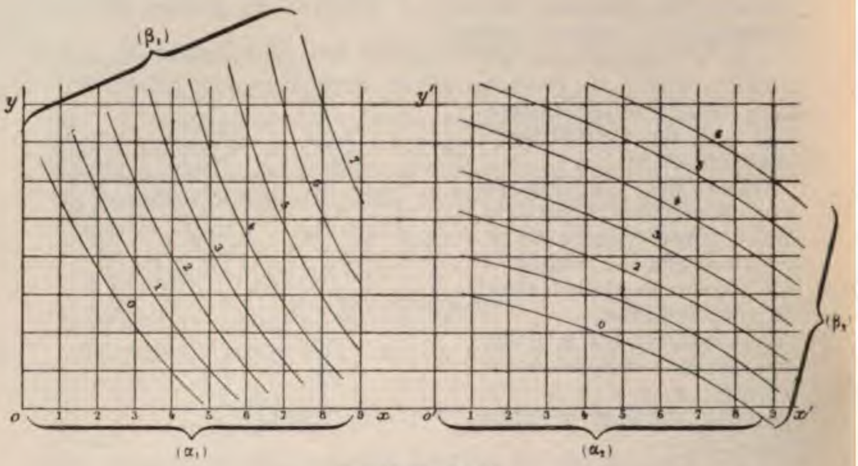


Fig. 46 (Fig. 135 O.)

volgt de door dat punt gaande lijn, die evenwijdig is met de x-as, tot ze de kromme α_2 ontmoet. De 4e veranderlijke β_2 is dan af te lezen.

Dezelfde rekenplaat zou verkregen zijn door in Fig. 6 (No. 16) een der schalen langs x-as of y-as te vervangen door een dubbel genummerde schaal (of meer algemeen door een gecondenseerde schaal), terwijl, als men tegelijkertijd de beide assen vervangt door zulk een schaal, een rekenplaat met 5 veranderlijken verkregen wordt. Als bovendien nog een der stelsels van het net dubbel genummerd is, zijn er 6 veranderlijken.

Toepassing. Berekening van de premie voor de baakdragers van de Rijkslandmeting in Frankrijk.

Het denkbeeld van gekoppelde dubbel-genummerde schalen kan meer algemeen worden gemaakt, door de vergelijking $F(\alpha_1, \beta_1, \alpha_2, \beta_2) = o$ op te vatten als ontstaan door eliminatie van een vijfde veranderlijke γ uit de vergelijkingen

$$\varphi(\alpha_1, \beta_1, \gamma) = o \text{ en } \psi(\alpha_2, \beta_2, \gamma) = o,$$

welke laatsten op een der vroeger aangegeven wijzen zijn voor te stellen. Men heeft slechts te zorgen dat het stelsel γ voor beide hetzelfde is.

Zelfs kan het voordeelig zijn deze methode toe te passen als $\alpha_1 = \alpha_2$ en men dus feitelijk slechts 3 veranderlijken heeft, daar de mogelijkheid bestaat in dat geval stelsels rechte lijnen te verkrijgen. Daar nu de stelsels α en γ samenvallen, vallen de beide deelen van de rekenplaat samen en men behoeft het stelsel γ niet te teekenen. Blijkbaar heeft de rekenplaat den in N°. 41 aangeduiden vorm.

118. Toepassingen: 1e. Berekening van jaarrenten, 2e. De formule voor de tonnemaat van de Union des Yachts français.

$$T = \frac{\left(Lp - \frac{p^2}{4}\right)\sqrt{s}}{130}$$

waarin T de tonnemaat, p de omtrek, L de lengte op de waterlijn, s het zeiloppervlak.

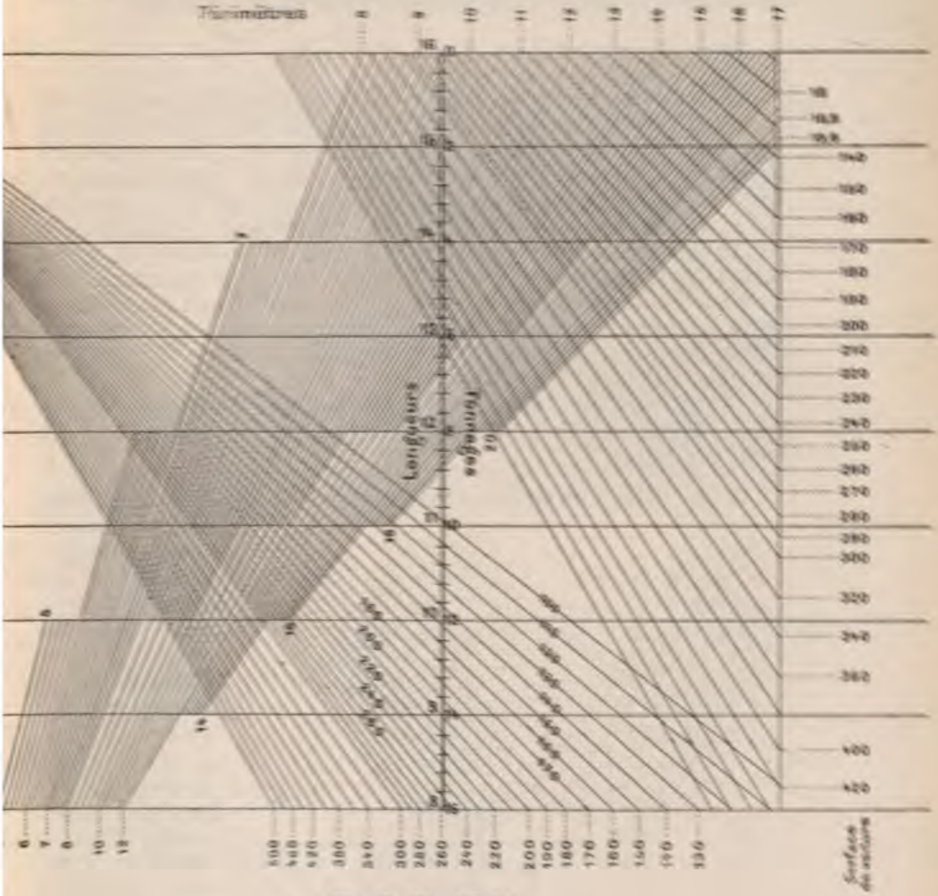


Fig. 47 (Fig. 138 O.)

Schrijft men $\quad \dfrac{13\,T}{\sqrt{s}} = \dfrac{Lp - \frac{p^2}{4}}{10},$

dan kan men de dubbel-genummerde schalen

$$x = \frac{13\,\mathrm{T}}{\sqrt{s}}\,l,\ \text{en}\ x = \frac{\mathrm{L}p - \frac{p^2}{4}}{10}\,l\ \text{koppelen.}$$

De eerstgenoemde kan worden verkregen met behulp van de stelsels rechte lijnen

$$y = \mathrm{T}l'\ \text{en}\ y\ \frac{l'\sqrt{x}}{13\,l},$$

en de tweede met behulp van de stelsels

$$y = l''\mathrm{L},\ \text{en}\ 10\,\frac{x}{l} = \frac{p}{l''}\,y - \frac{p^2}{4}.$$

Het laatste stelsel is een van den 2[en] graad (No. 45, Fig. 47). Men werkt met een doorzichtige plaat, waarop de verdeeling voor het 1[e] en het 3[e] stelsel zijn aangebracht. Men verschuift deze tot de waarde L op de waarde p valt en vindt de waarde T boven die van s. In de figuur is L = 12.80 M., p = 13.80 M., s = 210 M³, waaruit T = 14.4. De gebroken vorm van de rekenplaat is daardoor ontstaan, dat men de waarden van p niet verder heeft geteekend dan de grenzen, die overeenkomen met de waarden welke L kan hebben. Het punt o van de schaal T komt overeen met het punt 16 van de schaal L. De eerste dubbel-genummerde schaal is gebroken bij de lijn T = 16, en het afgebroken stuk verschoven naar de lijn T = o.

3e. Rekenplaat voor de berekening van de elementen van een vlakken driehoek als onder de gegevens ten minste één hoek voorkomt.

119. Wanneer men de vervanging van een gewone schaal door een dubbel-genummerde uitvoert bij een zeshoekige rekenplaat, dan heeft men 6 veranderlijken, verbonden door de vergelijking $f_1(\alpha_1, \beta_1) + f_2(\alpha_2, \beta_2) = f_3(\alpha_3, \beta_3)$. (Fig. 48).

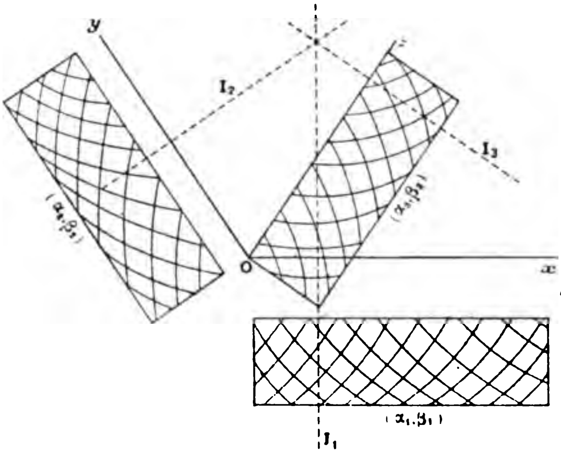


Fig. 48 (Fig. 140 O.)

Zijn 5 veranderlijken gegeven, dan kan men de zesde vinden.

Ook hier kan men twee veranderlijken bijv. α_1 en α_2 gelijk nemen, doch in dat geval neme men die veran-

[illegible]

[illegible]

[illegible] In No. [illegible] werd aangegeven [illegible] [illegible]

[illegible]

$$x = \frac{[illegible]}{[illegible]} \; \frac{[illegible]}{1 - [illegible]} \; [illegible] \; \frac{[illegible] - \frac{1}{2}\log\left(1 - x^2\right)}{\log\frac{1+x}{1-x}} - \frac{1}{2x}$$

[illegible] wordt verwezen naar [illegible] [illegible] [illegible] Maart '97. [illegible] '97. Maart '98. [illegible] '98.

B. Dubbel-genummerde punten.

[illegible] In No. [illegible] en Fig. [illegible] werd aangegeven hoe een rekenplaat met drie stelsels kromme lijnen vervangen kan worden door een rekenplaat met richtpunten, die slechts één kromme lijn bevat. Het is nu gemakkelijk in te zien, dat een rekenplaat met 3 stelsels *dubbel-genummerde* lijnen vervangen zal kunnen worden door een rekenplaat met dubbel-genummerde richtpunten, die dan den vorm zal hebben van Fig. 49 en een

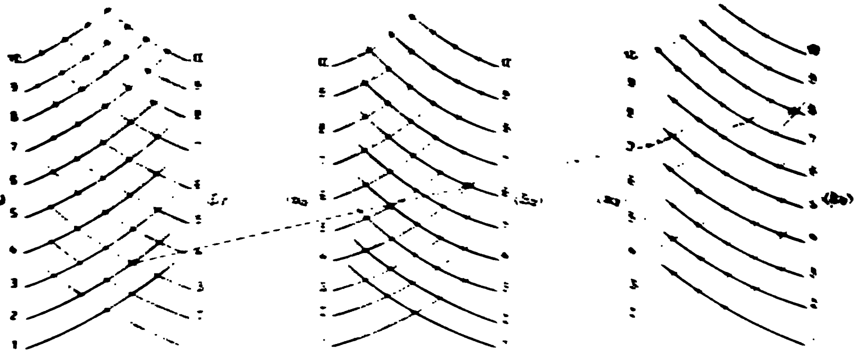


Fig. 49. (Fig. 104 b.)

vergelijking voorstelt, waarvan de determinantvorm is

$$\begin{vmatrix} f_1(\alpha_1, \beta_1) & g_1(\alpha_1, \beta_1) & h_1(\alpha_1, \beta_1) \\ f_2(\alpha_2, \beta_2) & g_2(\alpha_2, \beta_2) & h_2(\alpha_2, \beta_2) \\ f_3(\alpha_3, \beta_3) & g_3(\alpha_3, \beta_3) & h_3(\alpha_3, \beta_3) \end{vmatrix} = 0$$

Evenals de gewone rekenplaat met richtpunten kan ook zij onmiddellijk ontworpen worden, zonder dat men eerst de rekenplaat met de 3 stelsels dubbel-genummerde lijnen behoeft te teekenen (No. 59).

In de practijk komt het veel voor dat de rekenplaat slechts bestaat uit één groep dubbel-genummerde punten, en verder 2 groepen enkel-genummerde punten gelegen op evenwijdige assen. Dan is de vergelijking

$$f_1(\alpha_1)\, f_3(\alpha_3, \beta_3) + f_2(\alpha_2)\, \varphi_3(\alpha_3, \beta_3) + \Psi_3(\alpha_3, \beta_3) = o.$$

De in No. 66 besproken rekenplaat met 3 evenwijdige assen brengt de vergelijking $f_1(\alpha_1) + f_2(\alpha_2) = f_3(\alpha_3)$ in beeld.

Schrijft men deze

$$f_1(\alpha_1, \beta_1) + f_2(\alpha_2, \beta_2) = f_3(\alpha_3, \beta_3)$$

dan verkrijgt men op de 3 evenwijdige assen gecondenseerde punten, welke het duidelijkst kunnen worden aangegeven door dubbel-genummerde schalen (Fig. 50). Om in die figuur β_3 te

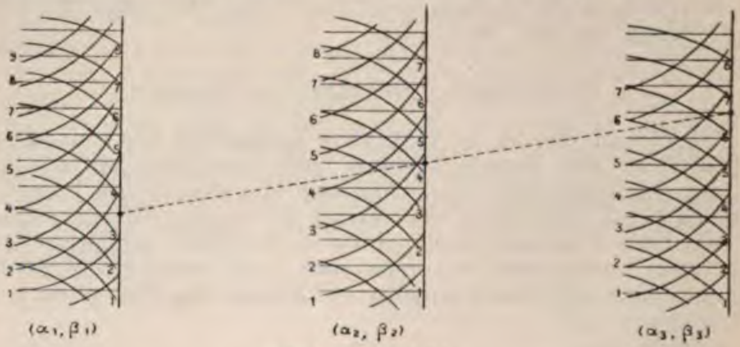


Fig. 50. (Fig. 145 O.)

vinden als de 5 andere veranderlijken bekend zijn, moet men dus uit de snijpunten van α_1 met β_1, en van α_2 met β_2 loodlijnen neerlaten op de overeenkomstige assen; door de voetpunten van die loodlijnen een draad spannen, en in het snijpunt van dezen met de 3e as een loodlijn op deze laatste oprichten tot aan de kromme α_3. De door het eindpunt gaande kromme β_3 is de gevraagde.

De eerste rekenplaat voor samengestelden interest (No. 119) is op deze wijze (met gecondenseerde punten) in te richten, terwijl de volgende toepassing dezelfde formule volgens de het eerst aangegeven algemeene opvatting behandelt.

122. Eerste toepassing. Tweede rekenplaat voor samengestelden intrest.

123. Tweede toepassing. Bepaling van den spherischen afstand

$$2 \cos. \varphi' = (1 + \cos. L) \cos. (\lambda - \lambda') - (1 - \cos. L) \cos. (\lambda + \lambda'),$$

waarin φ de spherische afstand van 2 punten voor welke de breedte λ en λ' en het verschil in lengte L is.

Neemt men op evenwijdige assen

$$u = -l \cos. (\lambda + \lambda'), \; v = l \cos. (\lambda - \lambda'),$$

dan wordt de vergelijking

$$u(1 - \cos. L) + v(1 + \cos. L) - 2 \cos. \varphi = 0.$$

In gewone coördinaten geeft dit $x = l \cos. L$, $y = l \cos. \varphi$, waarbij men denzelfden modulus kan gebruiken als bij u en v. De laatste vergelijkingen geven dus stelsels reehte lijnen evenwijdig met de assen (Fig. 51). De schaal φ valt samen met die

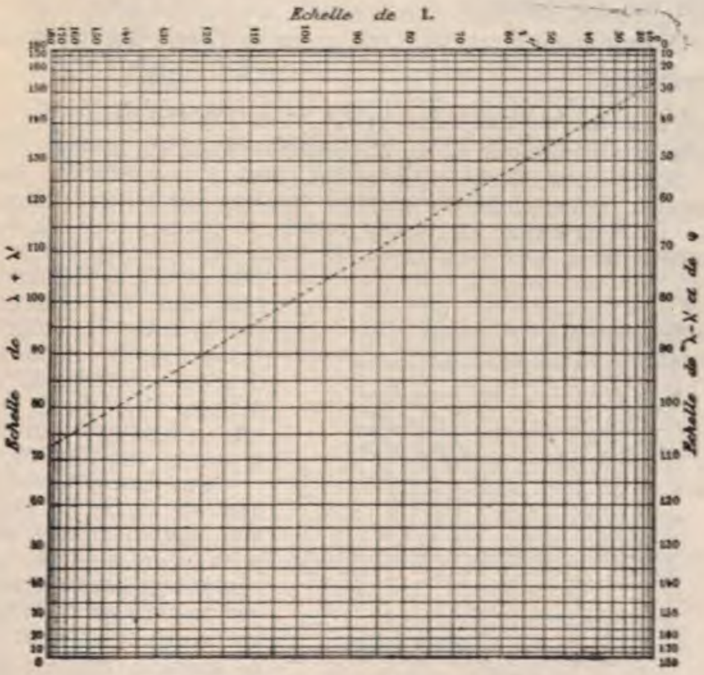


Fig. 51. (Fig. 147 O.)

van $\lambda - \lambda'$. De stippellijn geeft als voorbeeld den afstand van Parijs tot Hanoï: $\lambda = 48°50'$, $\lambda' = 23°40'$, $L = 116°$, waaruit $\varphi = 87°50$.

Dezelfde rekenplaat kan dienen voor de berekening van de elementen van een boldriehoek, waarvan men kent: òf 3 elementen van dezelfde soort, òf 3 opeenvolgende elementen.

124. Derde toepassing. Algemeene rekenplaat voor de bolvormige driehoeksmeting. Geschikt voor de oplossing van boldriehoeken in alle gevallen.

125. Vierde toepassing. Oplossing van de volledige vergelijking van den derden graad, met toepassing op de berekening

van een koepelgewelf en op de berekening van de opstuwing in een rivier (watersprong).

126. Vijfde toepassing. Oplossing van de vergelijking van den 4[en] graad.

127. Het vereenvoudigde stelsel

$$f_1(\alpha_1)\, f_3(\alpha_3, \beta_3) + f_2(\alpha_2)\, \varphi_3(\alpha_3, \beta_3) + \psi_3(\alpha_3, \beta_3) = 0$$

in N°. 121 genoemd, en waarvan toepassingen werden aangegeven, geeft ook in gewone coördinaten een bijzonderen vorm van rekenplaat.

Neemt men $x = l_1\, f_1(\alpha_1)$, $y = l_2\, f_2(\alpha_2)$ dan wordt de vergelijking

$$x\, l_2\, f_3(\alpha_3, \beta_3) + y\, l_1\, \varphi_3(\alpha_3, \beta_3) + l_1\, l_2\, \psi_3(\alpha_3, \beta_3) = 0,$$

zijnde een rechte als α_3 en β_3 bepaalde waarden hebben.

Denkt men slechts α_3 constant, doch β_3 veranderlijk, dan omhullen de verschillende standen van die rechte een kromme lijn. Deze kromme kan men geteekend denken voor elk der waarden die α_3 kan aannemen. Evenzoo kan men β_3 constant denken en α_3 veranderlijk; dan zal eveneens een kromme lijn omhuld worden en is een stelsel daarvan geteekend te denken. Men heeft dan een rekenplaat van de gedaante van Fig. 52.

Om daarop β_3 te vinden als α_1, α_2, α_3 gegeven zijn, zoekt men het punt door α_1 en α_2 bepaald, legt daardoorheen een raaklijn aan de kromme α_3, en leest β_3 af bij de kromme van het andere stelsel, waaraan die raaklijn raakt.

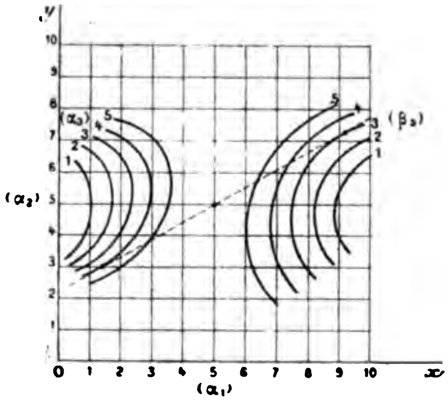


Fig. 52. (Fig. 152 O.)

De aflezing is uit den aard der zaak minder nauwkeurig dan bij rekenplaten met richtpunten. In het bijzondere geval dat een der stelsels krommen overgaat in een stelsel punten wordt de aflezing zuiverder.

Voorbeeld: Oplossing van de volledige vergelijking van den 3[en] graad.

128. Als men een lijn laat raken aan eenzelfde kromme van een der twee stelsels, en achtereenvolgens aan *elk* der krommen van het andere stelsel, dan zijn de opeenvolgende raakpunten verbonden te denken door een lijn (trajectorie), waarbij hetzelfde nummer kan geschreven worden als bij de

kromme lijn van het eerste stelsel. Blijkbaar kan men het eerste stelsel weglaten, mits men voor elke kromme er van een trajectorie bij het 2e stelsel in de plaats stelt. De rekenplaat heeft dan den vorm. van Fig. 53.

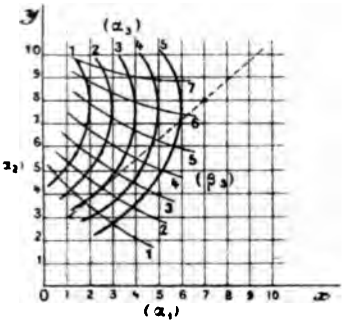


Fig. 53. (Fig. 153 O.)

Voorbeeld. Formule

$n \sin.(\alpha + \omega) + m \sin.\omega - \sin.\alpha = 0$

in de theorie van het schip.

129. Rekenplaat met winkelhaak voor de oplossing van de volledige vergelijkingen van den 3en en 4en graad.

130. Rekeninstrument van *drie* afmetingen voor de oplossing van de volledige vergelijking van den derden graad.

C. Meervoudig-genummerde punten.

131. Op dezelfde wijze als in N°. 115 een stelsel dubbel-genummerde lijnen verkregen werd met behulp van twee stelsels enkel-genummerde, kan men door vereeniging van een stelsel dubbel-genummerde met een stelsel enkel genummerde een stelsel drievoudig-genummerde lijnen verkrijgen; door vereeniging van twee stelsels dubbel-genummerde een stelsel viervoudig-genummerde enz. Fig. 54 geeft schetsmatig een stelsel C met 4 nummers $\alpha, \beta, \gamma, \delta$. Bestaat het laatste stelsel uit evenwijdige lijnen, dan bepalen deze op een loodlijn een *meervoudig-genummerde schaal.*

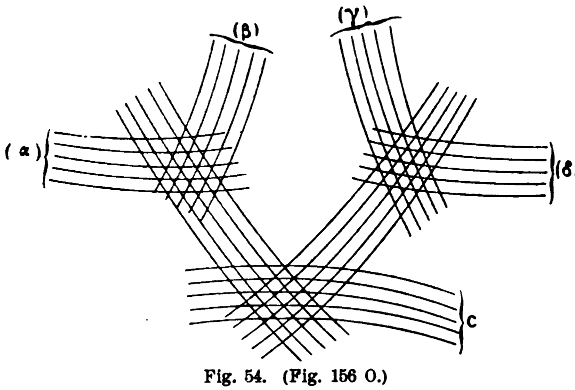


Fig. 54. (Fig. 156 O.)

132. Voorbeeld. Bepaling van de afwijking van het kompas.

$$\delta = A + m \sin.\zeta + n \cos.\zeta + B \sin. 2\zeta + C \cos. 2\zeta,$$

waarin ζ de afwijking van het kompas, A, B, C constanten van het schip, m en n waarden die afhangen van de lengte L en de breedte λ van de plaats waar het schip zich bevindt. De rekenplaat Fig. 55 behoort tot de zeshoekige. Zij werd

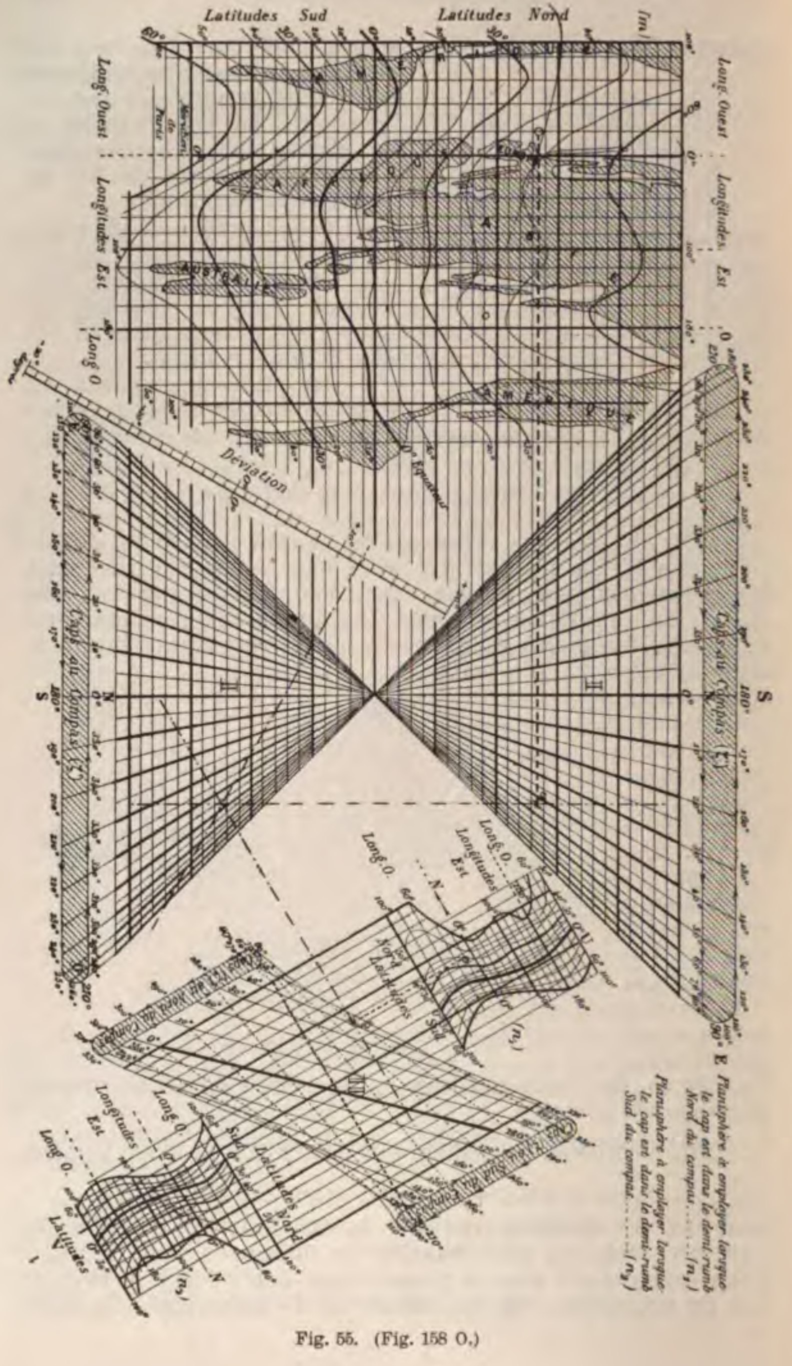


Fig. 55. (Fig. 158 O.)

vervaardigd voor „Le Triomphe". De wijzers geven het geval aan: $\lambda = 42°$ N. $L = 20°$ O. $\zeta = 41°.5$. waardoor $\delta = 11°$.S.

II. Beweegbare stelsels.

A. Verschillende stelsels met evenwijdige verplaatsing en draaiing.

133. Bij de gewone rekenplaat met 2 veranderlijken (N°. 18), bij de zeshoekige (N°. 51) en bij die met richtpunten (N°. 56) werd gebruik gemaakt van een doorzichtige plaat met een of meer wijzers. Het is gemakkelijk te denken, dat op de doorzichtige plaat niet slechts wijzers, doch tevens stelsels krommen afgeteekend zijn, die in verschillende standen ten opzichte van de stelsels op de rekenplaat zelve kunnen geplaatst worden.

Het meest eenvoudige geval is, dat het beweegbare stelsel een evenwijdige verschuiving kan ondergaan.

In plaats van een teekening met een doorzichtige plaat, kan men dan den bekenden vorm van de rekenliniaal kiezen (Fig. 56), welke de vergelijking

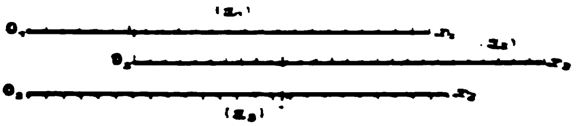


Fig. 56 (Fig. 159 O.)

aangeeft: $f_1(x_1) + f_2(x_2) = f_3(x_3)$ (in het eenvoudigste geval $\log. x_3 = \log. x_1 + \log x_2$).

134. Het is gemakkelijk in te zien, dat men in plaats van één schuif een aantal schuiven naast elkander kan nemen, en dan een voorstelling krijgt van

$$f_1(x_1) + f_2(x_2) + \ldots\ldots + f_{n-1}(x_{n-1}) = f_n(x_n).$$

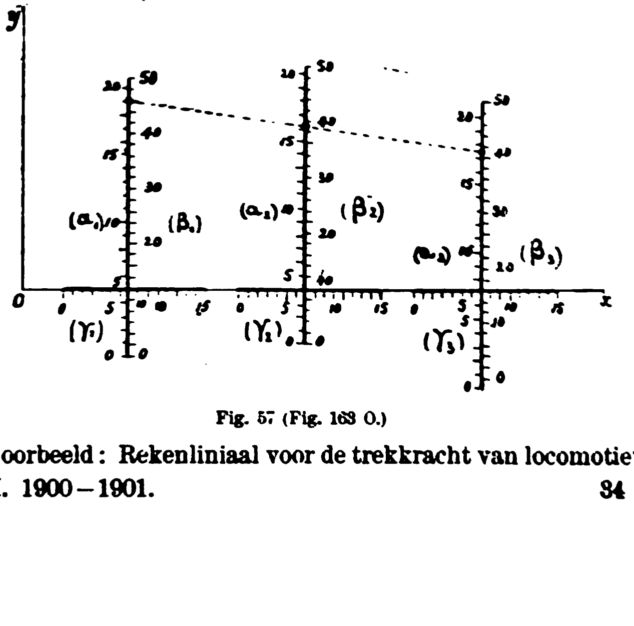


Fig. 57 (Fig. 163 O.)

Voorbeeld: Rekenliniaal voor de trekkracht van locomotieven.

135. Men kan een verdeelde schaal inrichten, zoodat ze beweegbaar is in haar eigen richting en ook loodrecht daarop. Denkt men dit uitgevoerd voor elk der schalen van een rekenplaat met richtpunten en drie evenwijdige assen, dan kan de toestel (Fig. 57) dienen ter vervanging van de in No. 121 besproken rekenplaat met dubbel-genummerde richtpunten.

Voorbeeld. Oplossing van z uit $mz^{\mu} + nz^{\gamma} = 1$.

136. Onderstel dat een schaal (α) om een van hare punten draait over een vast stelsel evenwijdige lijnen. Voor de lijn gaande door het punt α is dan (Fig. 58)

$$x = lf(\alpha) \cos. \omega$$

als ω de hoek is van de schaal met de x-as (die $\perp$ op de evenwijdigen gedacht is).

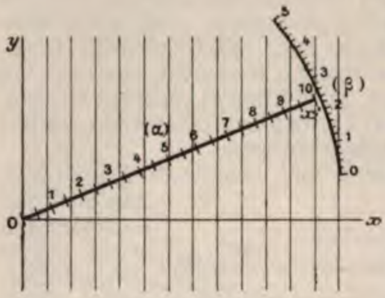


Fig. 58 (Fig. 165 O).

Als in het vlak van de lijnen een kromlijnige schaal geteekend is, dan is de hoek ω functie van de op die schaal door de draaiende schaal aangewezen waarde β. Dus is

$$x = lf(\alpha)\ \varphi(\beta).$$

De draaiende en de vaste schaal kunnen alzoo samen dienen ter vervanging van een dubbel-genummerde schaal voor de functie

$$f(\alpha)\ \varphi(\beta) \text{ langs OX.}$$

In den regel zal men voor de vaste schaal een cirkel nemen uit 0 beschreven.

Als men uit een punt van de schaal α een cirkel beschreven denkt met straal $l\ \Psi(\alpha)$ dan raakt deze aan de lijnen voor welke

$$x = l \left\{ f(\alpha)\ \varphi(\beta) \pm \Psi(\alpha) \right\}.$$

Denkt men dus uit elk punt van de schaal zulk een cirkel, dan heeft men de voorstelling van

$$f(\alpha)\ \varphi(\beta) + \Psi(\alpha).$$

Liggen zoowel boven als beneden OX een draaiende en een vaste schaal, dan kan men

$$f(\alpha_1)\ \varphi_1(\beta_1) + \Psi_1(\alpha_1) = f_2(\alpha_2)\ \varphi_2(\beta_2) + \Psi_2(\beta_2)$$

voorstellen (vergelijk N°. 92).

In plaats van elk der schalen kan men, gelijk van zelf spreekt, weder een dubbel-genummerde schaal nemen.

137. Voorbeeld. Correctie van de baaklengten bij hoogtemetingen.

138. Formule voor diffuus licht.

B. Rekenplaten met logarithmische beelden.

139. Als een kromme lijn $F(\alpha_1\ \alpha_2) = o$ geteekend is,

dan kan men de *logarithmen* van de abscissen en de ordinaten van de punten dier kromme uitzetten op een ander assenstelsel, en verkrijgt daardoor een andere kromme, die het *logarithmische beeld* van de eerste kan genoemd worden.

Als men de logarithmische beelden geteekend denkt van de vergelijking

$$\pm x_1^{m_1} x_2^{m_2} \pm c' x_1^{m_1'} x_2^{m_2'} \pm c'' x_1^{m_1''} x_2^{m_2''} \pm c''' x_1^{m_1'''} x_2^{m_2'''} = 0$$

voor zekere waarden van c', c'' en c''', en evenzoo voor andere waarden van die coëfficiënten, dan kan worden aangetoond dat de verschillende zoo verkregen krommen dezelfde gedaante moeten hebben, en door *evenwijdige* verplaatsing tot samenvallen kunnen worden gebracht.

Het zal dan echter noodig zijn het beeld te teekenen van de meer eenvoudige vergelijking

$$\pm x_1^{m_1} x_2^{m_2} \pm x_1^{m'_1} x_2^{m'_2} \pm x_1^{m''_1} x_2^{m''_2} \pm \gamma x_1^{m'''_1} x_2^{m'''_2} = 0$$

(met slechts één enkelen coëfficiënt), om door evenwijdige verplaatsing daarvan het beeld te verkrijgen van de eerste vergelijking voor willekeurig te kiezen waarden van c', c'', c'''. Elke waarde van γ geeft een kromme lijn, zoodat het noodig is een stelsel krommen te teekenen, en men kan dit uitgevoerd denken op een doorzichtige plaat.

Uit het bewijs van de vermelde eigenschap blijkt ook het noodige omtrent de verschuiving. Men moet door den oorsprong van het te verschuiven stelsel twee rechte lijnen trekken, waarvan de richting afhankelijk is van eenige der exponenten, en deze leggen door punten van de vaste y-as, waarvan de plaats afhangt ook van eenige der exponenten en van de waarden c' en c''.

Een derde lijn door den oorsprong van het beweegbare stelsel getrokken snijdt van de x-as een stuk af, waardoor men door een eenvoudige bewerking in verband met c''', de kromme lijn γ kan bepalen welke men noodig heeft.

Wanneer er twee vergelijkingen gegeven zijn

$$\pm x_1^{m_1} x_2^{m_2} \pm c' x_1^{m'_1} x_2^{m'_2} \pm c'' x_1^{m''_1} x_2^{m''_2} \pm c''' x_1^{m'''_1} x_2^{m'''_2} = 0$$

en $\pm x_1^{n_1} x_2^{n_2} \pm d' x_1^{n'_1} x_2^{n'_1} \pm d'' x_1^{n''_1} x_2^{n''_2} \pm d''' x_1^{n'''_1} x_2^{n'''_2} = 0$

dan kan men daaruit x_1 en x_2 oplossen, door van beide het logarithmisch beeld te teekenen (met behulp van twee doorzichtige platen en een vast stelsel met logarithmische verdeeling). De snijpunten dier krommen geven dan de gevraagde waarden.

Als de beschouwde vergelijking slechts 3 termen heeft dus

$$\pm x_1^{m_1} x_2^{m_2} \pm c' x_1^{m_1'} x_2^{m_2'} \pm c'' x_1^{m_1''} x_2^{m_2''} = 0$$

dan heeft men slechts noodig het beeld te teekenen van

$$\pm x_1^{m_1} x_2^{m_2} \pm x_1^{m_1'} x_2^{m_2'} \pm x_1^{m_1''} x_2^{m_2''} = 0$$

waarin geen veranderlijke coëfficiënt voorkomt.

140. Wordt de vergelijking

$$x_2 = \pm c' x_1^{m'} \pm c'' x_1^{m''} \pm c''' x_1^{m'''}$$

dan wordt de geheele bewerking nog eenvoudiger, terwijl de krommen zeer gemakkelijk te teekenen zijn.

141. Wordt gevraagd z te bepalen uit

$$f(z) = \varphi(z)$$

waarin de beide leden den vorm hebben van het 2e lid van de vergelijking in No. 140, dan schrijve men

$$\alpha_3 = f(z), \text{ en } \alpha_3 = \varphi(z),$$

teekene de beelden op twee doorzichtige platen, en vindt de verlangde wortels in de snijpunten der beide krommen, wanneer deze op hun plaats zijn gelegd in het vaste stelsel (dat logarithmisch gequadrilleerd moet zijn).

142. Voorbeelden. 1e. Oplossing van $z^m = \pm pz^n \pm q$.

2e. Oplossing van de volledige vergelijkingen van den 3en, 4en en 5en graad.

HOOFDSTUK VI.

Algemeene theorie. Analytisch onderzoek.

I. Algemeen overzicht van de rekenplaten uit het oogpunt van hun samenstelling.

143—150, Het laatste hoofdstuk van het werk is zuiver wiskundig: het geeft een onderzoek van alle mogelijke wijzen van voorstelling van een vergelijking met een willekeurig aantal onbekenden. De heer O. wendt zich dus meer in het bijzonder tot de wiskundigen, en wijst op verschillende onderzoekingen, die nog verricht moeten worden.

Vooreerst geeft hij een eenvoudige notatie voor de verschillende gevallen die zich bij het opbouwen van rekenplaten kunnen voordoen, zoodat de structuur van een gegeven rekenplaat door een beknopte schrijfwijze is aan te geven.

Daarna wordt onderzocht hoeveel vormen van rekenplaten bestaan kunnen voor een vergelijking met willekeurig aantal onbekenden. Er blijken

2 vormen te zijn voor een vergelijking met 2 onbekenden
2 „ „ „ „ „ „ „ 3 „
3 „ „ „ „ „ „ „ 4 „ enz.

Bij het gebruik van een doorzichtige wijzerplaat is dit aantal vormen:

2	voor een	vergelijking	met	2	onbekenden
5	„	„	„	3	„
16	„	„	„	4	„
29	„	„	„	5	„
64	„	„	„	6	„
110	„	„	„	7	„ enz.,

[illegible]

[illegible]

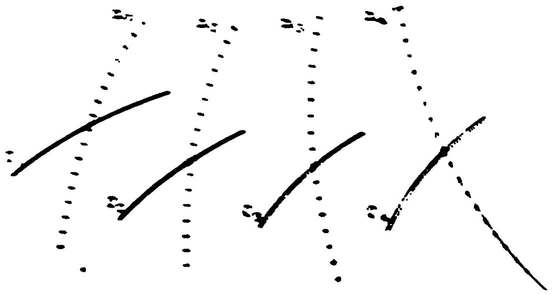


Fig. 59 (Fig. 173 O.)

en 3 onbekenden wordt aangegeven, en evenzoo die van enkele

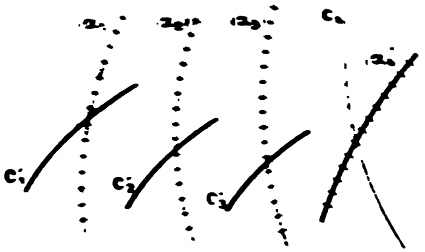


Fig. 60 (Fig. 174 O.)

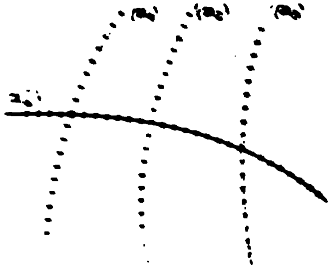


Fig. 61 (Fig. 175 O.)

voor vergelijkingen met 4 onbekenden. Eenige vormen, die in het boek toegepast zijn, worden weergegeven. (Fig. 59–63).

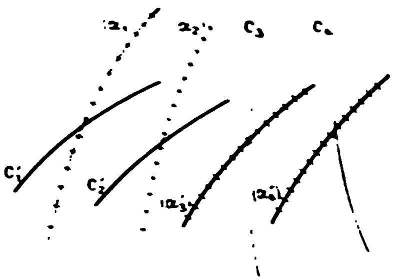


Fig. 62 (Fig. 176 O.)

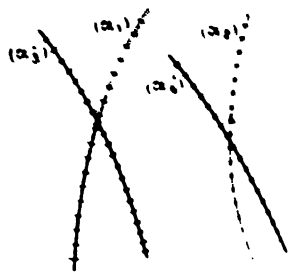


Fig. 63 (Fig. 177 O.)

Zij behoeven geen nadere toelichting: een van de 4 onbekenden is te vinden als de 3 andere gegeven zijn.

II. Onderzoek van den vorm van de vergelijkingen, die door een rekenplaat van bepaald type kunnen worden voorgesteld.

151—155. Door theoretische beschouwingen wordt de weg aangewezen, dien men bij dit onderzoek te volgen heeft. Bij practische uitvoering stuit men echter bijna altijd op moeielijkheden, die slechts enkele malen door kunstgrepen te ontgaan zijn. Voor practische toepassing van de Nomographie is het onderzoek echter niet noodig, omdat men dan gewoonlijk een enkele vergelijking wil voorstellen, die gemakkelijk vergeleken kan worden met overeenkomstige, waarvoor reeds rekenplaten bestaan.

156—166. Een gedeelte van het hoofdstuk is gewijd aan een algebraïsch onderzoek van vergelijkingen, die voor te stellen zijn door drie rechte lijnen met richtpunten.

167—168. Het laatste gedeelte van het hoofdstuk behandelt het voorstellen van kwadratische vergelijkingen door middel van elkander snijdende rechte lijnen en cirkels.

Rotterdam, April 1900. F. J. Vaes.

Noot. Op bladz. 345 van dit tijdschrift staat: sedert 1889. Men leze: 1884.

NOG EENS DE GYMNASTISCHE OEFENINGEN SPECIAAL AAN BOORD Hr. Ms. „NEPTUNUS"

Uit het opstel van den 1en luitenant der mariniers De Kock van Leeuwen, voorkomende in de vorige aflevering van dit blad, blijkt, dat de strekking van de bladzijden in de 1e aflevering, door den ondergeteekende gewijd aan de gymnastische oefeningen der zeemiliciens, niet is begrepen.

Waartoe anders in genoemd opstel op de eerste drie bladzijden andermaal het nut der gymnastiek gereleveerd, waar toch in mijn inleiding dat nut zoo wordt erkend.

Waartoe beschouwingen gehouden over *militair gymnastisch onderwijs*, over *stelselmatige lichaamsoefening*, over *lichaamsontwikkeling*, over de afleiding en de beteekenis van het woord *gymnastiek*, als mijn bedoeling is geweest de gymnastiek alleen te beschouwen in verband met den *te korten oefeningstijd* der zeemiliciens a/b Hr. Ms. „Neptunus."

Het resultaat mijner overtuiging is waar te nemen a/b. Hr. Ms. „Buffel", waar, op voorstel van den ondergeteekende, de geheele equipage, ambachtslieden incluis (uitgezonderd sergeanten en hooger), des morgens te half 6 uur, vóór 't schaften gedurende 20 minuten, gewrichtsoefeningen uitvoert, waarbij door onderofficieren, die den gymnastiekcursus in den Haag hebben gevolgd, beurtelings wordt voorgewerkt.

Gebrek aan tijd was de drijfveer van mijn betoog; de vraag hoe na zulk een korten tijd tot betere eindresultaten te komen, hield mij bezig.

Als een milicien de „Neptunus" verlaat, is hij *on*bedreven in de behandeling van en het schieten met het geweer.

Ik herhaal het, bij een tijdverdeeling voor de oefeningen a/b Hr. Ms. „Neptunus", als de tegenwoordige, is de tijd *te kort*, om de onmisbare voorbereidende schietoefeningen, zooals die in het schietreglement staan aangegeven, met gunstige resultaten te houden.

Geen enkele zeemilicien, niettegenstaande de gewaardeerde leiding van den kapitein en het onvermoeid pogen van officieren en kader der mariniers, geeft den officieren der pantserschepen den indruk van te zijn zelfs een matig schutter en matig behandelaar van het geweer.

Zulk een te wenschen handigheid eischt *tijd*. Als men overtuigd wil zijn, dat bij het laden, ontladen, snelladen, aanleggen, richten, aftrekken, zoowel individueel als op commando, geen fout meer zal worden gemaakt, moeten die bewegingen dagelijks, gedurende langen tijd, onder zeer streng toezicht worden verricht. Het moet een *gewoonte* worden; *zoo* zelfs, dat bij een samengestelde hersenwerking als bij snelladen en vuren vereischt wordt, geen fout wordt gemaakt, de zenuwen niet aan het woord komen, en die *gewoonte* na 1, 2, 3 of meer jaren, bij eventueele opkomst in oorlogstijd, nog bestaat.

Ik houd vol, en velen met mij, dat een milicien (met $2^1/_2$ maand oefeningstijd) een handiger behandelaar van het geweer en een beter schutter tevens worden zal, als hij in die $2^1/_2$ maand *allen* beschikbaren tijd besteedt aan de voorbereidende en ernstschietoefeningen, dan wanneer hij in die $2^1/_2$ maand van den beschikbaren tijd $^3/_4$ aan gymnastiek en $^1/_4$ aan de schietoefeningen besteedt.

Was de oefeningstijd één jaar in plaats van $2^1/_2$ maand, dan zou dat $^1/_4$ gedeelte van den tijd wellicht voldoende lang zijn.

Vandaar ook, dat de miliciens van het leger na $2^1/_2$ maand eerst voor de schijf komen. Er blijft hun immers voldoende tijd over. De vergelijking met het leger gaat dus niet op, evenmin de conclusie daaruit, dat het resultaat 5×5 patronen na $2^1/_2$ maand prachtig is. Liever vergelijken wij het aantal patronen, verschoten door den zeemilicien, met dat van een infanterist, wanneer beiden naar hunne haardsteden vertrekken.

Hoofdzakelijk trad ik in beschouwingen over de schietoefeningen; het ligt meer op onzen weg; en schieten is een hoofdzaak. Door *schieten*, hetzij met geschut, met torpedo's of met geweer, moeten wij den vijand aanvallen, of van het lijf houden, maar mogen wij om punt 1 aan te roeren, werkelijk bij de zeemiliciens met $2^1/_2$ *maand* oefeningstijd aan boord van de Neptunus", zelfs nog na 1, 2 of meer jaren, resultaten verwachten van *zelfvertrouwen, tegenwoordigheid van geest* en *moed*, als zij gedurende dien korten tijd elken dag een uur aan gymna-

stiek doen, en daarna weinig of niet meer? Zouden die schoone eigenschappen *zoo* spoedig verkregen worden? En aangenomen, dat een zekere mate van die eigenschappen *in* $2^1/_2$ *maand* door dagelijks te gymnastiseeren kan worden verkregen, en na 123 uren, jaren nog merkbaar aanwezig was, dan *toch* zou bij elken milicien de wetenschap, dat hij zijn wapens niet meester is een gevoelige slag toebrengen aan zijn *zelfvertrouwen*, dus ook aan zijn *tegenwoordigheid van geest* en aan zijn *moed*.

Als onze *vrijwilligers* met 6 tot 10jarigen diensttijd dagelijks aan gymnastiek deden, dan zou de heilzame invloed op alles merkbaar zijn, maar vreemd genoeg komen bij *hen* juist de gymnastische oefeningen sporadisch voor.

2. Treedt ook bij batterij-exercitie „veel doen" *in korten tijd*, niet op den voorgrond?

3. Is het gewaardeerde opstel over „training" wel van toepassing op miliciens, van wie nimmer lange marschen zullen worden geëischt?

4. Zou de tijd aan het roeien en omgaan met sloepen te besteden, niet te *kort* worden, evenals bij het schieten, als een lange tijd van voorbereiding moet voorafgaan? en

5. Als de bemanning onzer oorlogsschepen de *handigheid* bezit van schippers, visschers en vletterlui, die het roeien leerden door „roeien" en het halen door „halen", mogen wij dan niet tevreden zijn?

Ik hoop met deze regelen het doel mijner redeneering duidelijker te hebben uiteengezet, en dat wordt ingezien, dat een lange tijd van gymnastische voorbereiding, zonder voldoenden tijd van toepassing, onmogelijk leiden kan tot de resultaten, die men verwachten *moet* van hen, aan wie men in oorlogstijd de wapenen in handen geeft.

P. S. Groen.

MARINE-JACHTCLUB.

Nu bijna een jaar verloopen is sedert de feitelijke oprichting van de Marine-Jachtclub, zal het waarschijnlijk velen leden, die niet in de gelegenheid zijn geweest om van nabij de wederwaardigheden dier Vereeniging gade te slaan, aangenaam zijn iets te vernemen van hetgeen tot nu toe bereikt is.

Evenals bij zooveel jonge Vereenigingen en vooral nieuwigheden ging de oprichting niet zonder vele moeilijkheden; behalve door enkele enthousiasten, die dadelijk veel toekomst in de club zagen, werd het voorstel tot oprichting hoewel over het algemeen niet onwelwillend toch met groote reserve ontvangen. Verreweg de meesten wilden als goede conservatieve Hollanders eerst eens de kat uit den boom kijken, vertrouwden de zaak

niet, waren huiverig zich te binden, geloofden niet aan succes, of stelden het lid worden uit. Maar juist voor de oprichting waren steun en leden noodig en bracht dit systeem van afwachten de geheele zaak ernstig in gevaar. Geruimen tijd verliep en veel propaganda was noodig om het kleinst noodige aantal leden bij elkaar te krijgen alvorens aan oprichting te kunnen denken. Intusschen waren de enthousiasten ongeduldig geworden en werd men in de meening versterkt: „er komt toch niets van", zoodat de moeilijkheden steeds grooter werden. Nadat het minimum aantal leden eindelijk toegetreden was kon tot de oprichting worden overgegaan. Dit was een groote stap verder, echter werden velen teleurgesteld, die dachten nu maar direct te kunnen zeilen. Menige vergadering moest gehouden worden en heel wat papier worden volgeschreven alvorens de Marine-Jachtclub feitelijk bestond, en toen dit eindelijk den 10^{den} Augustus 1899 een voldongen feit was, waren er nog heel wat werkzaamheden te verrichten alvorens de tastbare bewijzen van dat bestaan konden geleverd worden en den leden iets kon worden aangeboden voor hun geduld, medewerking en geld.

Laten wij in het kort nagaan wat sedert die oprichting is geschied en in hoeverre het doel der Vereeniging is bereikt.

Een hoofdbestuur werd gekozen, de zetel der Vereeniging te Nieuwediep gevestigd, afdeelingen werden opgericht te Nieuwediep, Amsterdam en Hellevoetsluis, de besturen daarvan gekozen en de noodige huishoudelijke reglementen vastgesteld, de leening van *f* 15000 werd gesloten en nadat iedere afdeeling hare wenschen in eene begrooting had samengevat, eene algemeene begrooting opgemaakt en door de algemeene vergadering goedgekeurd. Nu kon eerst aan het aanschaffen van materieel worden begonnen. Voor het Nieuwediep, waar verreweg het grootst aantal leden gevestigd is, werden bestemd twee zeilvaartuigen, twee 4 riems gieken en een wherry, terwijl besloten werd aldaar een boothuis te bouwen dat tevens een jachthaven zou vormen. Op het oogenblik zijn bovengenoemde vaartuigen alle aangeschaft en in gebruik, terwijl de boothuizen gereed op hun plaats liggen en sedert kort in dienst zijn gesteld; deze laatste bestaan uit twee vlotten rechthoekig aan elkaar verbonden en gemeerd naast het zwembassin achter H. M. „Marnix", de zich aldaar bevindende duc d'alven en boomen sluiten verder de jachthaven af. Op het middelste vlot is een houten huis met zolder gebouwd; hierin bevinden zich bergplaatsen voor de inventaris-goederen, een ruime wachtkamer, een toiletkamer voornamelijk ten gerieve der roeiers om zich te kunnen kleeden, een kamer voor den onderofficier-bewaarder en twee W.C's. Op het andere vlot staat een loods met rakken, aan de eene zijde worden daarop de beide gieken geborgen, terwijl aan den anderen kant de wherry staat en nog plaats voor een roeivaartuig is, tevens is hier ruimte om verschillende werkzaamheden te verrichten, als herstelling van zeilen, onderhoud van rondhouten enz.

Het eerste zeilvaartuig dat werd aangekocht was de „Fram"; dit vaartuig is vroeger in de oproeping omschreven.

Het werd te Brest in 1894 gebouwd voor rekening van een Fransch zeeofficier en behaalde in verschillende wedstrijden den prijs. Aangekocht in 1896 door een officier onzer marine maakte het de reis via Guernesey en Wight naar IJmuiden en toonde daarbij, zoowel als later een uitstekend zeewaardig vaartuig te zijn, dat voor zijn grootte ruimschoots alle gemakken aanbiedt voor een reisje van langeren duur. Van 1897 tot 1899 was het in het bezit van eenige Amsterdamsche sportsmen, die vele verbeteringen en vernieuwingen lieten aanbrengen en werd het in 1899 aangekocht door de Marine-Jachtclub.

Reeds dadelijk viel het vaartuig zeer in den smaak der zeilliefhebbers; met drie man is het voldoende bemand, terwijl vijf man op een reis van langeren duur goed ondergebracht kunnen worden, daar er drie ruime couchetten in de kajuit en twee in het vooronder zijn. Op tochten van één dag kunnen gemakkelijk 10 menschen medezeilen. Behalve dat het scheepje zeer goed manoeuvreert loopt het goed en neemt niet spoedig water over. Het is voor zeiltochtjes met dames uitstekend geschikt en een vaartuig waarmede men met weinig wind ter reede Nieuwediep toch niet afhankelijk is van den stroom.

Het tweede zeilvaartuig de „Albatros" (vroeger „Widgeon") werd in Engeland aangekocht en behoort tot de „Solent One design-class". Het is een kotter door de bekende firma White gebouwd in 1898 en heeft den vorm van de nieuwere racevaartuigen, het is kleiner dan de „Fram", in de kajuit is een couchet hoewel twee man er desnoods een onderkomen kunnen vinden, in het vooronder is plaats voor één persoon. Dat dit vaartuig een uitstekend zeescheepje is bewees het op den tocht naar IJmuiden, waar het gebracht werd door twee zeeofficieren met twee matrozen; de tocht duurde 12 dagen, daar men herhaaldelijk voor stormweer een noodhaven moest aandoen, in 28 uur zeilde het jacht van Calais naar IJmuiden. Ook later toonde het zijn goede eigenschappen door in 10 uur tijds met hooge zee en ruw weer door twee man bemand de reis te maken van Nieuwediep naar den hoek van Holland en bij den wedstrijd op de Maas den eersten prijs te behalen tegen een 4-tal goede zeiljachten. De zeilen zijn van de beroemde firma Lapthorn en het is dan ook een lust om, gewend aan het zeilen met onze marinesloepen eens een dergelijk vaartuig te behandelen. Bij beide kotters behoort een aardig, licht jolletje, dat op grootere tochten op sleeptouw wordt genomen.

Ook het roeien komt meer in den smaak, nu daarvoor geschikte vaartuigen te krijgen zijn, en hoewel 't Nieuwediep geen schoone omstreken aanbiedt, is het roeien in een giek of wherry op het Noordhollandsch kanaal op zich zelf reeds eene aangename gezonde bezigheid en is daarmede thans de gelegenheid opengesteld ook eens dezen tak van sport te leeren beoefenen.

Boothuis te Nieuwediep.

Wherry.

Jachthaven te Nieuwediep.

Jol Hr. Ms. „Marnix".

De wherry, die bij de firma BAAY werd vervaardigd, is trouwens een aardig vaartuigje voor dames.

In de afdeeling Amsterdam beschikt de Marine-Jachtclub over een flink boothuis met bergplaatsen, het is gemeerd naast het Wachtschip; de zeilvaartuigen liggen daar langs. Met het oog op de vaarwaters werden aldaar aangekocht een boeier, een kleine centreboard en een wherry. De boeier de „Kampioen" is geheel van staal gebouwd bij SMIT aan de Kinderdijk en een bekend racer. Keurig ingericht en ruim is het een uitermate geschikt vaartuig voor tochten op de Zuiderzee en biedt het den zeeofficieren de gelegenheid aan, ook de eigenschappen en de behandeling te leeren van deze bij uitstek inheemsche vaartuigen. Dat het onder de vlugste in zijn soort behoort volgt wel uit het feit dat het op het oogenblik de houder is van den Scheldeprijs te Antwerpen gewonnen.

De Centreboard „Oom Paul" genaamd, vroeger „Catharina", is een kleiner vaartuigje, voornamelijk bestemd voor het IJ en de binnenwaters en om zonder veel preparatieven eens wat te gaan zeilen. Hoewel geen racer, is het volkomen voor zijn doel geschikt en loopt het hard genoeg om aangenaam te kunnen zeilen. Voor de roeiliefhebbers biedt Amsterdam, met de vele feesten te water en de vele aardige binnenwaters, eene uitstekende gelegenheid om de wherry te gebruiken.

Uit den aard der zaak is in de afdeeling Hellevoetsluis het kleinste aantal leden en werden daarvoor bestemd één grooter zeilvaartuig, twee wherry's en een giek, terwijl aldaar ook een boothuis zou worden gebouwd.

Door toevallige omstandigheden, reparaties aan de sluizen van het Voornsche kanaal, kon het boothuis, dat bestemd is om op dat kanaal te liggen, daar nog niet gemeerd worden en zal men ook met de aanschaffing van het zeilvaartuig wachten tot het volgend jaar.

De ligging van Hellevoetsluis biedt de schoonste gelegenheid aan om aangename zeiltochten te maken op de Zeeuwsche stroomen, de Maas enz. en zal dus een jacht, dat de noodige gemakken aanbiedt voor tochten van langeren duur, niet te diep gaat, en snel genoeg loopt om niet te veel last van den stroom te hebben, een groote aanwinst voor de Vereeniging zijn en zeer zeker het verblijf te Hellevoetsluis aanmerkelijk veraangenamen.

Intusschen heeft men in deze afdeeling niet stilgezeten. Door het Rijk werd aan de Vereeniging een sloep type B in bruikleen gegeven met een fantaisietuig van het zoogenaamde model Amsterdam; hoewel door een samenloop van omstandigheden deze sloep, op de reeds gehouden wedstrijden, nog niet heeft kunnen toonen wat zij vermag, ziet zij er keurig uit en bleek het een zeer handelbaar vaartuig te zijn, uitstekend geschikt om zeiltochten mede te maken. Ook heeft men te Hellevoetsluis nog een loodsjolletje met zeiltuig in bruikleen.

Voor de zeilsport in het algemeen is de Marine-Jachtclub

ook werkzaam en biedt daardoor aan hare leden alle voordeelen, die verbonden zijn aan het lidmaatschap van eene erkende zeil- en roeivereeniging. Betrekkingen werden aangeknoopt, zoowel met de in Nederland bestaande Vereenigingen als met enkele in het buitenland. Met de meeste welwillendheid werd door alle de jonge zustervereeniging begroet en de verschillende uitnoodigingen voor wedstrijden en feesten getuigen wel van de ondervonden sympathie. Het bleek dan ook noodig, om bij vertegenwoordiging buitenaf een zichtbaar bewijs van het lidmaatschap te hebben, zoodat door de algemeene vergadering een insigne werd ingesteld, zoo eenvoudig, netjes en doelmatig mogelijk, namelijk een verguld speldje, waaraan een in kleuren geëmailleerd standaardje der Vereeniging. Jaarlijks wordt door de Club een algemeenen wedstrijd gehouden, waarbij, behalve speciale marinenummers, ook voor alle soorten van jachten nummers worden uitgeschreven. Hierdoor kwam de Vereeniging er toe eene medaille in te stellen, ten einde die aan de overwinnaars als de meest geëigende prijzen toe te kennen.

Onbekend maakt onbemind is een spreekwoord, dat waarschijnlijk op de Marine-Jachtclub zeer toepasselijk is. Weliswaar heeft iedereen in de marine den naam wel eens gehoord, velen echter hebben er verder nooit hun aandacht aan gewijd en zich geen rekenschap gegeven van de beteekenis die deze Vereeniging voor onze marine kan hebben. Is toch niet alles wat een goeden geest bij het personeel bevordert, van het hoogste belang voor de discipline? Is er iets dat meer den goeden geest bevordert dan het aankweeken van de ambitie in het vak en het veraangenamen van het leven? Wordt ambitie niet aangekweekt door vermeerdering van kennis en bekwaamheid? Is het niet een uitgemaakte zaak, dat elke gezonde sport niet alleen op zich zelf eene aangename bezigheid is voor den beoefenaar, maar het beste hulpmiddel is, om naar lichaam en ziel gezonde, levenslustige menschen te vormen? en is de zeil- en roeisport niet bij uitstek voor de marine geschikt om dat doel te bereiken? Dat dit ook in het buitenland wordt ingezien, bewijst wel hetgeen daar gedaan wordt; zoowel in Duitschland als in Engeland en Frankrijk wordt niets gespaard om de zeil- en roeisport bij de marine aan te moedigen. Bij alle opleidingen wordt veel werk van het zeilen gemaakt en zijn zij in het bezit van verschillende jachten en zeilvaartuigen; waar maar eenigszins mogelijk, worden onderlinge wedstrijden uitgeschreven, en het houden van jachten en het mededingen bij races in alle opzichten aangemoedigd, waarbij hoofd- en vlagofficieren zich niet onthouden om persoonlijk voor te gaan. Z. M. de Keizer van Duitschland, die zooveel doet ter verbetering van de vloot, moedigt de zeilsport ten zeerste aan en gaf onlangs weer een zijner jachten aan de opleiding der adelborsten ten geschenke, wel een teeken, dat die sport door Z. M. bevorderlijk wordt geacht voor de vorming van goede zeeofficieren. Gelukkig wordt ook hier te lande te recht ingezien, dat de sport, die betrekking

„Fram".

„Albatros".

„Toetie".

Sloep van Hellevoetsluis.

„Loudoli".

Sloep van Hr. Ms. Wachtschip, Nieuwediep.

Boothuis te Amsterdam.

„Kampioen".

heeft op het eigen vak, moet aangemoedigd worden, getuige de faciliteiten en aanmoediging door het ministerie van oorlog aan den schermbond en aan den paardensport gegeven. In ons land kan natuurlijk van groote sommen bij de marinebegrooting geen sprake zijn, er kan echter veel, zeer veel gedaan worden met weinig geld en goeden wil, daar, waar de marine zelf het initiatief heeft genomen.

Dat de Marine-Jachtclub niet alleen nuttig is, maar ook veel aangenaams aanbiedt, volgt wel uit het steeds toenemend gebruik, dat in de enkele maanden, dat er nu werkelijk gezeild en geroeid wordt, van de vaartuigen wordt gemaakt, en uit de vermeerdering van het ledental. Hoeveel jonge officieren hadden niet in den aanvang hunner carrière het ideaal ook eens met een flink jacht te mogen zeilen of zelf eens baas te zijn bij het navigeeren. Dit ideaal lag dan zoo onbereikbaar ver, dat na een zucht geslaakt te hebben, men er verder maar niet aan dacht, terwijl de modelsloepen totaal ongeschikt waren om mede te zeilen en de vele moeielijkheden die er aan verbonden waren om ze te mogen gebruiken, als bemanning, vergunning enz., alle genoegen bij voorbaat wegnamen.

De Marine-Jachtclub nu brengt dit ideaal binnen het bereik van alle officieren. Voor nog geen *f* 0.20 in de week, waarlijk geen overdadige som, kunnen zij de baas zijn op een jacht, zelf navigeeren en manoeuvreeren zooveel zij willen, tochten maken waarheen het hun goeddunkt, daargelaten nog, dat zij aan wedstrijden kunnen deelnemen en de emotie kunnen smaken prijzen te winnen, zooals nu reeds driemaal voorkwam: de „Albatros" toch won den 1^{en} prijs op den wedstrijd van de zeilvereeniging „de Maas", en de „Kampioen" den 1^{en} prijs op de Zuiderzee en den 2^{en} prijs op het IJ, op den wedstrijd van de Kon. Ned. Z.- en R.V. Ook in andere opzichten, en voor oudere officieren biedt de Vereeniging veel aangenaams, met mooi weer is een picnic op het water voor dames steeds eene groote aantrekkelijkheid; tochten naar Texel, Wieringen en Callantsoog zijn aangename variaties in het Nieuwediepsche leven, even goed als het zeilen tegen elkaar op de reede. Dikwijls hoort men dan ook nu reeds van verschillende zijden, dat de Marine-Jachtclub het eentonig leven in 't Nieuwediep voor degenen, die niet met verlof kunnen gaan, aanmerkelijk opvroolijkt. Ook non-actieve officieren, of zij, wier plaatsing toelaat een langer verlof te nemen, kunnen zich de weelde veroorloven van tochten naar Marken of andere plaatsen aan de Zuiderzee of de Zeeuwsche stroomen te maken, en hunne kennissen daarbij een genoegen aanbieden dat niet binnen een ieders bereik valt. De tochten door de „Kampioen", „Fram" en „Albatros" gemaakt, bewijzen wel dat dit niet alleen theoretische voorstellingen zijn, doch dat het practisch zeer uitvoerbaar is. Nog is een groot voordeel van de Marine-Jachtclub, dat zij den zeeofficieren in staat stelt er een eigen jacht op na te houden. Over het algemeen denkt niemand daaraan, niet omdat men het niet zou willen, voor-

zeker niet, want voor velen zou dit een ideaal zijn, maar omdat men denkt, dat zoo iets alleen binnen het bereik van millionairs valt, en toch heeft men slechts een oog te slaan op de ontelbare aanbiedingen van jachten uit de 2de hand in het buitenland, om voor ieders gading wat te vinden voor een som, die binnen het bereik van velen valt en die zeer zeker door ongetrouwden gedurende een Indischen torn kan worden overgelegd.

Tegen den aankoop van een jacht bestonden dus vroeger ook geen beletselen, maar wel waren het onderhoud, bewaren, opleggen, bemannen enz. onoverkomelijke bezwaren, behalve om financieele redenen, ook om de vele overplaatsingen en tijden van afwezigheid. Door een jacht nu bij de Vereeniging te laten inschrijven wordt het zonder onkosten opgelegd en onderhouden, de kostbare bemanning is overbodig en doordat men zoowel te Amsterdam als Nieuwediep en Hellevoetsluis eene afdeeling heeft, is men steeds in de gelegenheid er van te profiteeren.

Welk nut heeft nu de Marine-Jachtclub voor onze zeemacht? Behalve het reeds vermelde omtrent het bevorderen van den goeden geest en het aanwakkeren van de ambitie, is de Vereeniging meer direct nuttig voor de vorming der jongere officieren. Ook in dezen tijd van stoom, zijn handigheid, een juist en snel oordeel, geoefend oog, zeemanschap en zelfvertrouwen onmisbare eigenschappen voor den zeeman en wat is beter leerschool om deze eigenschappen te verkrijgen dan het navigeeren met zeilvaartuigen op onze vaarwaters of het mededingen in wedstrijden? Het zeilen en manoeuvreeren toch met de zoo verschillende getijden en winden geeft meer oefening dan in jaren aan boord van een groot schip wordt verkregen, terwijl men op geen betere wijze de zoo noodige kennis van onze vaarwaters kan opdoen. Evenals met alles gaan ook bij het zeilen de liefhebberij en de qualiteit van het materieel hand aan hand, hoe beter materieel hoe meer liefhebberij. Tot voor weinige jaren had men bij de marine slechts de gewone modelsloepen met fantaisietuig, over het algemeen onmogelijke vaartuigen om mede te zeilen, geen wonder dat de liefhebberij gering was, waaruit wederom onmiddellijk volgde dat ook niets beproefd werd om verbeteringen aan te brengen en er ook geen behoefte bestond om de gelegenheid tot zeilen gemakkelijk te maken. Niettegenstaande op het Instituut les werd gegeven in zeilen en omgaan met sloepen, kon moeilijk verwacht worden dat door een paar malen te drijven met het voor zeilen absoluut ongeschikte, niet onder een naam te brengen wangedrocht, dat bekend is als de zeilbarkas van het Kon. Instituut voor de marine, eenige ambitie voor of kennis van de zeilsport werd verkregen. Eindelijk werd door de Kon. Ned. Z. en R. V. een nummer bij haar jaarlijksche wedstrijden gevoegd voor marinesloepen met fantaisietuig gestuurd door officieren, hetgeen later door Z.E. den Minister door het uitloven van prijzen gesteund werd. Van dat oogenblik af begon een nieuw leven op dit gebied en pleiten de vele verbeteringen aan onze fantaisietuigen en sloepen,

„Kampioen".

Sloep „Marnix".

„Oom Paul".

Sloep Hr. Ms. „Cerberus".

de steeds toenemende deelneming en menigvuldige oefening in alle directies, ja zelfs op schepen buitenslands er wel voor, dat de ambitie slechts sluimerende was en dat reeds veel door een kleine stimulans verkregen kan worden.

Niet alleen bij officieren maar ook bij het minder personeel is de goede invloed zeer merkbaar, de vele oefening voor de wedstrijden gaat niet verloren, en door ieder jaar in iedere afdeeling roei- en zeilwedstrijden uit te schrijven voor het minder personeel, brengt de Marine-Jachtclub veel bij tot het bekwamen van het personeel. Een enkele oefening met ernst uit vrijen wil gedaan, is toch veel meer waard dan ettelijke gedwongen exercities.

Wat zal nu de waarschijnlijke toekomst van de Marine-Jachtclub zijn? Het ledental en de inkomsten zullen toenemen, het materieel echter verouderen en in bruikbaarheid afnemen; geschiedt het eerste niet in groote mate en wil men niet overgaan tot een nieuwe leening ten bedrage van het afgeloste gedeelte van de 1ste leening, dan zal eerst een kleine achteruitgang plaats hebben, later echter, zoodra de Vereeniging hare schulden zal hebben afgelost, zal men jaarlijks over een betrekkelijk groot inkomen kunnen beschikken, zoo zelfs, dat bijna ieder jaar een nieuw vaartuig de vloot zal kunnen vermeerderen, en wat er dan zoo al op het gebied van wedstrijden en zeilsport voor de leden gedaan kan worden, kan iedereen zich naar zijn liefste wenschen voorstellen.

Ongetwijfeld zal zij even als de Marineclub en het „Marineblad" steeds in bloei toenemen en zijn de nu reeds toegetreden 290 leden wel een waarborg voor haar bestaan. Er is hier echter meer noodig; wil men goede resultaten hebben, dan moet men flink kunnen optreden, dan zijn veel vaartuigen noodig en moet de Vereeniging de pogingen harer leden goed kunnen steunen. Wat er gedaan kan worden is nu reeds getoond, zoodat degenen die eerst de kat eens uit den boom wilden zien of die de oprichting onmogelijk achtten, nu geen reden meer hebben om niet toe te treden. Veel leden zijn noodig, de kosten zijn gering, en denkt men er zelf niet meer van te profiteeren, dan is het goede doel die toch dubbel waard. Is men huiverig de verantwoordelijkheid voor de gesloten leening aan te gaan (waardoor men in het ergste geval niet meer dan *f* 30 of *f* 40 zou verliezen) dan bestaat nog het buitengewoon lidmaatschap zonder eenige verantwoordelijkheid voor *f* 5 's jaars. Menigeen laat zich weerhouden om lid te worden in de veronderstelling er persoonlijk niets aan te zullen hebben, terwijl bij vele jongeren het ingeworteld idee bestaat dat zij toch niet hun eigen baas zullen zijn of „geen slag aan den bak zullen krijgen". Beide voorstellingen zijn onjuist. Men is nooit te oud of te hoog om van de zeilsport te profiteeren, getuige de beoefenaars daarvan in binnen- en buitenland, en wat het 2de betreft zijn de feiten daar om te bewijzen dat alle leden zonder onderscheid gelijke rechten hebben, ook in de praktijk.

Moge deze zwakke poging om het streven der Marine-

Jachtclub meer bekend te maken er toe leiden, dat velen door toetreding als lid zullen helpen medewerken aan de vorming van eene krachtige Vereeniging, wier doel is het veraangenamen van het marineleven, het opwekken van de ambitie en het vormen van bekwaam en handig personeel.

Den Helder, Juli 1900.

Hr. Ms. ZEELAND" IN WEST-INDIË EN TERUG NAAR NEDERLAND.

Van 2 tot 28 Maart werd te Curaçao in 't Schottegat doorgebracht. Deze tijd werd besteed om de equipage eens een goede beurt te geven wat oefeningen aangaat en hen weer eens wat lichaamsbeweging te verschaffen, 't geen zoo hoog noodig is op de tegenwoordige schepen en met de thans bestaande bepalingen. Is 't schip toch in zee dan moeten de eerste dagen besteed worden om de vele zwarte plekken van 't laatste kolen laden te doen verdwijnen en de batterij enz. op te knappen; dan volgen eenige dagen welke men zou kunnen besteden aan oefeningen, maar de exercitie met het tegenwoordige geschut is zoo eenvoudig, dat daaraan niet veel uren besteed behoeven te worden; bovendien moet zóóveel met schijnbewegingen gedaan en zóóveel weggelaten worden, dat het zeer weinig op de werkelijkheid gelijkt. Het voornamste toch is de munitieaanvoer, hetgeen men niet, of zeer onvolledig kan beoefenen, daar er slechts weinig aanvoerpatronen a.b. zijn; verder het oefenen der kommandeurs in richten en afvuren, maar hiervoor heeft men in zee meestal geen gelegenheid en is het aantal patronen per kanon verstrekt zeer klein. Eene grootere verstrekking van patronen tot oefeningskanon zou de oefeningen der kanonniers zeer ten goede komen. Maar hoe het ook zij, door het vroege vastwerken en de vele rusturen blijft niet veel tijd disponibel, terwijl het onderhoud van deze geheel wit geschilderde schepen met hare hoog boven de waterlijn aangebrachte spuigaten, welke voortdurend groote vuile plekken op 't boord te voorschijn roepen, en met hare onder de houten kralen oorsprong vindende roeststrepen veel menschen en tijd vereischt. Daarom was het nuttig en aangenaam, dat wij gekomen waren op een terrein, hetwelk zich uitmuntend leent voor oefeningen en exercitiën, een gezond klimaat heeft en dat gedurende eenige maanden, waarin état-major en equipage werkelijk stabiel waren. 's Morgens te 6u begon 't roeien en gymnastiseeren, infanterie-exercitie — vooral het tirailleeren (niet werktuigelijk) achter kopjes en in een uitmuntend daarvoor geschikt terrein. Later, als de zon hooger aan den hemel stond, bleef er nog tijd over voor revolverschieten, batterij-exercitie, theorie, wapens poetsen enz.

Voeg daarbij elken dag zwemmen en zeer veel zeilen met sloepen in het Schottegat met zijn vele bochten en baaien, riffen en steenen, dan kan daaruit blijken dat nu een geregeld tableau van werkzaamheden gevolgd kon worden, waarbij van methodische oefening sprake kon zijn, met veel afwisseling, zoodat merkbare vorderingen geconstateerd konden worden. Jammer dat Curaçao geen schietbaan voor het tegenwoordige geweer heeft [1]) en dat aldaar niet geschoten mag worden met het oefeningskanon, zelfs niet met schietcylinders, uit vrees waarschijnlijk dat de rotsen beschadigd zouden worden.

Den 28sten werd Curaçao verlaten en naar Bonaire gestoomd. Aldaar werden draaicirkels bepaald en gemanoeuvreerd met het schip tot oefening van de officieren en gemeerd op de aldaar aanwezige boei. Een soort van loods tevens havenmeester, ex-Parisien, tracht aldaar zijn diensten op te dringen, hetgeen absoluut onnoodig is, daar men zich niet in de boeien kan vergissen, aangezien er slechts één is.

Te Bonaire werden de oefeningen voortgezet meer op artilleriegebied. Hiertoe werden op klein Bonaire geschutschijven opgesteld, hetgeen niet gemakkelijk bleek te zijn, want van graven of „steilen luiden" is hier geen sprake op den steen- en koraalachtigen bodem. Nu begon de oefening der kanonniers voor het aanstaande gevechtsschieten. Herhaaldelijk werd al richtende langs de schijven gestoomd, met de kanonniers de correcties, richtpunten, afwijking enz. besproken, alles aan de hand der practijk en zonder geleerde beschouwingen. Hierna werd overgegaan tot het vuren uit schietcylinders voor 't lichte en uit het oefeningskanon met het middelbare snelvuurgeschut, om daarna te komen tot het eigenlijke gevechtsschieten. Hierbij werd het vuur geopend op pl.m. 1800 M., welke afstand geleidelijk verminderde tot ± 600 M., om daarna weer toe te nemen. Het schip stoomde hierbij met ongeveer 8 mijls vaart, terwijl om het doel langer onder vuur te kunnen houden, de schijven welke een hoek met elkaar maakten, op een punt van het eiland opgesteld waren. De uitkomsten waren zeer bevredigend; de kanonnen van 15 cM. hadden het grootste aantal treffers. Jammer dat deze zoo nuttige oefeningen zoo zelden kunnen gehouden worden door de kleine verstrekking.

Een nuttige oefening werd ook hier gehouden door het beproeven van eene landing met alles wat daarbij behoort. Hiertoe ging 's morgens vroeg eene sectie naar den wal om als verdediger op te treden, welke als detachement van een grootere macht in 't binnenland moest beschouwd worden. Daarna werden a/b. de sloepen gereed gemaakt, de landingdivisie geëmbarkeerd en na eenige manoeuvres geland, waarbij een scherp gevecht met den verdediger, die zich voor de overmacht moest terugtrekken, plaats had. Met grooten spoed werd het landings-

1) Men is bezig er een aan te leggen.

geschut op den wal gebracht, waarbij men zooveel trekdieren in den vorm van negers kon krijgen als men maar wilde. Het terrein van den strijd verplaatste zich daarna meer naar het binnenland.

Het geheel was een aangename, opwekkende en leerzame oefening. Nadat de verschillende voorgeschreven ernst-exercitiën ook met sloeps- en landingsgeschut gehouden waren, vertrok Hr. Ms. „Zeeland" den 9en April naar Aruba en ankerde aldaar den volgenden dag nabij het rif op ongeveer één Eng. mijl van Oranjestad. Hier heeft men eene goede gelegenheid de equipage in het geweerschieten te oefenen, hetgeen dan ook het doel onzer komst was. Dagelijks werd geoefend zoowel in het individueel als gezamenlijk schieten aan den wal en uit sloepen. Hoe nuttig en noodig deze oefeningen ook zijn, zoo is 't hier toch eene goede gelegenheid om te wijzen op de stiefmoederlijke manier waarop de artilleristische opleiding der schepelingen bedeeld is in vergelijking met de infanteristische. Het heeft er menigmaal allen schijn van alsof de landingsdivisie n°. 1 is, en toch moet het schip zelf met zijn kanonnen en torpedo's dit zijn, anders houdt het op een oorlogsschip te zijn. Eigenaardig b.v. is het dat voor het aantal schoten per geweer een minimum, voor dat per kanon een maximum is opgegeven.

Op de E.W. van 13 April vertrok het schip van Aruba met bestemming naar Curaçao, alwaar op den V.M. van den volgenden dag in de haven gemeerd werd voor een kolenloods, om ons te voorzien van de noodige Amerikaansche kolen, van welker rook vele Curaçaosche families meer genoten dan hun lief was en ook het waschgoed duidelijk de sporen droeg. Eenige dagen kolen laden met het onvermijdelijk daaropvolgende dagen lang schoon schip maken, schilderen binnen- en buitenboord volgden. Hierbij konden wij nogmaals de ondervinding opdoen dat men te Curaçao nog niet ingericht is om spoedig schepen van het noodige te voorzien, hetgeen bij een eventueel tot stand komen van een kanaal door Midden-Amerika noodig zal zijn om den handel of althans de scheepvaart tot zich te trekken.

Den 24en April werd Curaçao weer verlaten, ten einde een bezoek te brengen aan het naburige Venezuela, waarover een vol etmaal gedaan werd, dank zij den toestand der condensors.

Den 25en op de P.V. werd geankerd te la Guyra, achter het breakwater, hetwelk aldaar door een Engelsche firma is aangelegd en geëxploiteerd wordt. Na het voorgeschreven saluut, 't welk onmiddellijk uit een oud fortje beantwoord werd, kwam een officier van piket van het Venezuelaansche oorlogsschip „Bolivar" ons begroeten. Deze „Bolivar" was eene oude bekende van ons, n.m. een der Spaansche scheepjes, welke het vorige jaar zoolang te Martinique hadden gelegen om op vlampijpen en kleine voorzieningen te wachten en maar steeds geen kans zag het vaderland te bereiken. La Guyra is een der voornaamste zoo niet de voornaamste haven van het land, waar vrij veel handel en scheepvaart is en wordt door veel booten aangedaan. Hoe aangenaam dit uitstapje ook was, bleek hier ook weer dat elke

medaille haar keerzijde heeft, daar het hier gloeiend warm was, geen aasje wind, 's nachts noch over dag. Men had niet eens het genoegen elkaar op den hoogen stand van den thermometer te kunnen wijzen, daar de temperatuur niet zoo hoog was als de drukkende loome atmosfeer deed vermoeden.

Bij aankomst werd een telegram ontvangen bevattende de order den 1en Mei van Curaçao naar het vaderland te vertrekken doch daar een beleefdheidsbezoek niet onmiddellijk afgebroken kon worden, werd het vertrek na bekomen machtiging een paar dagen uitgesteld. Het behoeft niet gezegd te worden dat dit telegram met zeer gemengde gevoelens ontvangen werd, de aanleiding was ook ons volkomen onbekend.

Te la Guyra was niet veel te genieten, daarom ging een ieder wiens dienst dit toeliet voor langer of korter tijd naar Caracas, de hoofdstad, „petit Paris", „waar men 's avonds een demi-saison noodig heeft" zooals men ons te Curaçao vertelde. Nu, misschien heeft men er 's avonds een overjas noodig, doch niet voor de koude, want het was er bijna even gloeiend als te la Guyra, al ligt het 2500 voet hooger; het ligt tusschen de bergen, waar de wind vrij goed geweerd wordt.

Caracas is werkelijk een aardige plaats, al beantwoordt het dan ook niet aan al te hoog gespannen verwachtingen; men krijgt er een aardigen kijk op het publieke leven, kan genieten van goede muziek, 's avonds op een soort van square gegeven, alwaar de dames zeer netjes getoiletteerd verschijnen. Indien men Spaansch verstaat kan men genieten van een komedie enz. Voorts heeft men er eenige mooie wandelingen en rijtoeren, waaronder die naar de Calvariënberg zeer wordt gerecommandeerd door het schoone uitzicht en panorama over de stad en omgeving. De hotels zijn er in vrij grooten getale, vrij goed, doch Hollandsche zindelijkheid heerscht er niet bepaald; alles is er slecht (echt Spaansch) onderhouden. Als bewijs dat zulks een algemeene karaktertrek is kan het volgende dienen. Bij de audiëntie door den President aan den Commandant en een vijftal officieren verleend, zou een der officieren zich neerzetten op een zetel hem aangewezen, doch ongelukkig had de stoel slechts drie pooten, de vierde was er los ondergezet. Bij deze gelegenheid, waarbij de Duitsche minister-resident, die ook de diplomatieke belangen van Nederland waarneemt, Commandant en officieren voorstelde, werd de Commandant benoemd tot commandeur der Bolivarorde en de aanwezige officieren tot ridder in de 4e klasse dierzelfde orde. Lastig is het dat verreweg de meesten der hoogwaardigheidsbekleeders slechts Spaansch spreken, zoodat steeds òf de consul of een der officieren als tolk moest dienst doen.

Het aanzien van de stad lijdt er erg onder dat de inwoners hun intérieur zoo verbergen achter luiken, groote poorten en getraliede vensters; misschien is zulks het uitvloeisel der vele revoluties, welke men doorleefd heeft en nog denkt te beleven, want het leger maakt nu juist niet den indruk dat het eene instelling is waarbij orde en tucht op den voorgrond treden.

Wel is de politie vrij talrijk en schijnt zij niet van halve maatregelen te houden, tenminste elke agent mag zich in het bezit van een vuurwapen verheugen, dat waarschijnlijk geladen is.

In ieder geval wordt een uitstapje naar die plaats, als men te la Guyra komt, ten zeerste aanbevolen; de reiskosten zijn niet hoog (het gouvernement stond ons 50 % reductie toe), de hotels niet duur en men vindt er, wat in de tropen veel zegt, een heerlijk glas koud bier. De reis per trein duurt ongeveer heen 2½ en terug 2 uur en is zeer interessant, niet zoozeer door het natuurschoon (dat ons tegenviel daar we evenveel cactussen als op Curaçao zagen) — maar wel door den stouten aanleg. Men passeert vele kleine tunnels en rijdt langs zeer diepe afgronden en heeft aardige kijkjes in diep ingesneden dalen, waardoor beekjes zich konden kronkelen als ze niet uitgedroogd waren. Heeft men meer tijd dan wordt een tochtje verder het land in b.v. naar Valencia per spoortrein zeer aanbevolen, waarbij men het meer vruchtbare gedeelte van het land te zien moet krijgen. De spoorwegen schijnen goed beheerd te worden, tenminste op die naar Caracas is nimmer een ongeluk gebeurd, ofschoon men menigmaal last heeft van grondverschuivingen en bergstortingen. De buitenlandsche, naar ik meen Duitsche maatschappij blijkt voor hare taak berekend te zijn.

Omtrent het officieele gedeelte van ons verblijf aldaar valt nog te vermelden een diner bij den gezant, een idem bij den consul, audiëntie bij den president, een luncheon aangeboden door de Regeering in een hotel gelegen in een aardige badplaats nabij la Guyra, waar de generaal — nog een zeer jeugdige — de honneurs waarnam, een diner bij den consul te la Guyra, verder pavoiseeren en salueeren voor den een of anderen nationalen feestdag, waarbij onze muziek 's avonds aan den wal assisteerde. Voor dit laatste was men zeer dankbaar en als uiting daarvan werd druk de sympathie voor de Boeren betuigd. Voor een lang verblijf is la Guyra niet aan te bevelen, daar het er waarschijnlijk nog al ongezond is. Eén onzer adelborsten zal misschien eene onaangename herinnering aan la Guyra overhouden, daar een niet zeer snuggere bewoner van Curaçao, die met een geladen revolver zat te spelen, hem bij ongeluk door de hand schoot. De wond is bij onze binnenkomst, dank zij de goede zorgen der doktoren, bijna geheel genezen. Den 1en Mei op de P.V. werd het anker gelicht en onder stoom gegaan naar Curaçao, waar den volgenden morgen in het Schottegat geankerd werd. Onmiddellijk werd met grooten spoed al de victualie (en dat was niet weinig) welke nog voor ons in het magazijn stond a/b. gehaald, de noodige behoeften gekocht, schepelingen voor Hr. Ms. „Sommelsdijk" bestemd in subsistentie aan het garnizoen afgegeven, zooveel mogelijk afscheid genomen van Curaçao's gastvrije bewoners en den 3en Mei onder het spelen der muziek en voortdurend salueeren met de vlag, de haven uitgestoomd, koers zettende naar het vaderland, doch met aandoen van eenige havens om den kolenvoorraad aan te vullen.

Te St. Lucia werd dan vertoefd van 6—10 Mei en aldaar gedurende de beide eerste dagen 585 ton, waarvan 65 ton deklast, overgenomen, de volgende dagen moest men nog eens goed de machines (condensors) nazien. Maar ondanks nazien en deklast nemen bleek weldra dat het schip niet zulke groote afstanden kan afleggen als men wel wenscht, want op de Azoren moest nog eens de voorraad worden aangevuld, daar meer dan een ton per mijl verbruikt werd. Dit groote verbruik is voor een deel te wijten aan het vuil zijn van de huid (het schip was ± 4 maanden uit het dok) deels aan de herhaaldelijk lekke condensors, waardoor voortdurend gedistelleerd moest worden om het brakke ketelwater te ververschen, en waarschijnlijk ook voor een deel doordat de machines voor 20 mijls vaart ontworpen niet oeconomisch werken bij veel minder stoomtoelating (lage beginspanning in H.D.-cylinder). Eene opsomming te geven van de data dat er wat hield aan de condensors zou vervelend zijn, daarom zij het genoeg hier te vermelden, dat zij vele waren en er heel wat wachten met de beide zwarte ballen in top gestoomd werd. Bijzonder is het echter dat de pijpketels zoo verbazend gevoelig zijn voor een weinig zout, dat zij beginnen op te koken en dus te waarschuwen voor men het zelfs aan het water kan proeven.

Te St. Lucia werd voor goed afscheid genomen van West-Indië; kameraadschappelijke omgang met de officieren van 't garnizoen, een partij bij den consul, een diner bij den gouverneur en een afternoon tea a/b. kenmerkten ook nu weer ons verblijf; 't afscheid viel sommigen aan boord dan ook zwaar.

Een mooie gelegenheid was ons weggelegd voor den overtocht over den Oceaan, maar toch moest met 't oog op 't restant kolen nabij de Azoren van den oorspronkelijken trek afgeweken worden, ten einde Fayal aan te doen. Met schrik zag blijkbaar de kolenleverancier ons komen, daar hij toch volgens contractprijs moest leveren en elke ton hem op verscheidene shillingen kwam te staan. Pogingen om zulks een weinig te compenseeren, gelukten niet. Een streng toezicht vereischt echter veel volk, daar 't kolenmagazijn nu juist niet uitmuntte door zijne gunstige ligging, midden in een straat, ettelijke meters hoog, zoodat de brandstof met kleine karretjes van ± $^1/_4$ ton naar beneden gereden en dan in lichters gestort moest worden, welke op hun beurt weer een heel eind gesleept moesten worden alvorens ter bestemder plaatse aan te komen. Volgens opgaven kan er vrij vlug geladen worden, doch in dit geval ontbrak de ware animo, welke nog meer verflauwde toen brieven enz. voor Hr. Ms. fregat „Koningin Emma der Nederlanden" daar arriveerden als eene kleine aanwijzing, dat waarschijnlijk dat schip ook nog wat van de voor den leverancier nu zoo dierbare kolen noodig zou hebben.

't Eiland Fayal (de plaats heet Horta) ziet er van de zeezijde gezien aardig uit, niet bepaald mooi of grootsch maar goed bebouwd, groen en met een eenigszins Hollandsch aanzien, waartoe de vele windmolens 't hunne bijdragen. Aldaar

wandelende gaat er veel van 't uitzicht verloren, doordat men meestal tusschen hooge steenen muren loopt, welke de verschillende gewassen tegen de koude Noorden- en Westenwinden moeten beschermen. Tropische of zelfs half tropische vertegenwoordigers van 't plantenrijk zag men er dan ook niet veel, onze hoop eene mooie collectie ananassen mede te nemen werd dan ook niet vervuld; er wordt vrij goede wijn verbouwd.

Een zeer eigenaardig voortbrengsel van de industrie aldaar zijn verschillende voorwerpen van stroo vervaardigd, in de eerste plaats hoeden, waarvan er verscheidene dozijnen aan boord werden medegenomen, voorts petten, matjes, doekjes, ja zelfs wandelstokken.

De bewoners zien er niet Portugeesch uit, zij schijnen wel wat Germaansch bloed in de aderen te hebben en bovendien is 't klimaat er vrij koel en gematigd. De stad zelf is niet veel bijzonders, en toen we dan ook na 450 ton overgenomen te hebben den 23sten Mei vertrokken, speet zulks niemand. Over 't algemeen hadden wij weer een mooie gelegenheid, uitgenomen een etmaal op de Gronden met mist, maar in 't Kanaal goed zicht. Op zoo'n reis kan van oefenen al weer niet veel komen, daar men eerst goed schoon schip moet maken gedurende eenige dagen na 't kolenladen, daarna als de deklast verdwenen is en vervolgens geleidelijk meer volk van dek moet afstaan aan de machinekamer, teneinde als hulpstoker dienst te doen bij 't moeielijk verwerken der kolen uit de boven- naar de benedenruimen. Bij een vaart van 9 à 10 mijl, klimt zulks tot 20 a 25 man en daarvoor kan men niet al te jeugdige personen nemen, daar deze nog niet genoeg weerstandsvermogen tegen de hooge temperaturen schijnen te bezitten; tenminste velen moesten het opgeven na onderzoek van den dokter. Eene uitbreiding van goed getraind stokerspersoneel zou niet overbodig zijn; men heeft niet zoozeer noodig jonge in allerlei handwerken min of meer geoefende opleidingmenschjes, maar stevige vuurvaste mannen.

Hoewel 't menigeen tegenviel zoo plotseling 't verblijf in West-Indië afgebroken te zien, daar reeds eenmaal de reisroute veranderd was, tengevolge waarvan vele brieven zoek raakten of veel later terecht kwamen, en nu weer een voorraad levensmiddelen door officieren en machinisten per mailboot van Holland naar Suriname gedirigeerd, werd achtergezeild, zoo verheugden de meesten zich weder toen ze Hollands blonde duinen zagen en den 31sten Mei werd 't Schulpengat ingestoomd en daarna op sein in de haven gemeerd.

UNIFORMVERANDERING. [1])

A. Tusschen de keerkringen wordt in den regel gedragen een uniformjas van wit katoenen dril, wit Engelsch leder of Russisch linnen met staanden kraag, hoog 35 mM.; de jas van voren bij den kraag gesloten met haak en oog, terwijl ook de kraag op dezelfde wijze gesloten wordt; verder de jas van voren gesloten door 7 groote gebombeerde uniformknoopen (een rij dus) overeenkomende met die, welke voor de overige uniformjassen voor de betrokken officieren zijn voorgeschreven; de lengte der jas zoodanig dat de onderkant 30 cM. boven het midden van de knie hangt; op de linkerborst een opgenaaid zakje zonder klep, achter de rechter benedenzijde van dit zakje een horlogezakje met verticaal staande opening; op elken schouder aan de halszijde een omboord gaatje en aan de schouderzijde twee lisjes of lusjes voor het bevestigen van de distinctieven.

Op elken schouder losse distinctieven bestaande uit een rechthoek lang 12.5 cM., breed 6 cM. aan de halszijde met weggesneden hoeken, de bovenkant voor de zeeofficieren, officieren der mariniers, officieren van gezondheid en officieren van administratie met donkerblauw laken, voor de officieren-machinist met donkerrood laken, en de onderkant voor allen met wit leder bekleed; op het laken aan den bovenkant dezelfde distinctieven als op de mouwen van de kleine tenuejas, doch het galon niet verder reikende dan de breedte van den rechthoek en c.q. de krul met een buitenmiddellijn van slechts 4 cM.

De distinctieven worden op de jas bevestigd door 2 haakjes die door de lisjes of lusjes op den schouder van de jas gehaakt worden en door een kleinen gebombeerden uniformknoop (overeenkomende met die, voorgeschreven voor het vest van den betrokken officier) aan de halszijde op het distinctief aangebracht; het oog van den uniformknoop wordt door het omboorde gaatje van de jas gestoken en met een stiftje bevestigd.

B. Witte pet.

Het thans bestaande hoofddeksel met wit overtrek wordt vervangen door een pet hetzij vervaardigd van overtrokken kurk (zoodat de pet gewit kan worden), hetzij samengesteld uit een strooien of ander geraamte met wit linnenovertrek.

Om de pet wordt gedragen een 3 cM. breed zwart zijden galon, overeenkomende met dat, hetwelk voor de laken pet is

---

1) Deze uniformveranderingen, ofschoon nog niet opgenomen in de officieele voorschriften K. N. M., zijn door het Dep. van Marine medegedeeld met het oog op de voor vertrek naar de koloniën gereed liggende schepen.

voorgeschreven, aan de voorzijde van de pet een wit verlakt lederen gebombeerde klep, breed over het midden 5 cM., aan den onderkant met groen leder gevoerd, een stormband, breed 12 mM., geheel van zwart verlakt leder, bevestigd aan 2 op de zijden geplaatste knoopen, gelijk aan die van het vest, de pet voorts voorzien van een borduursel op een ondergrond van donkerblauw laken en van eene omboring der klep (voor de vlag- en hoofdofficieren), als voor de laken pet is voorgeschreven, het borduursel wordt wegneembaar aan de pet bevestigd.

C. De kraag van de groot uniformjas van de adelborsten der 1e kl. en adjunct-administrateurs wordt gelijk aan dien van de luitenants ter zee der 2e kl. en van de off. van adm. der 2e klasse.

Voor de officieren-machinist is de teekening voor een nieuw model kraag voor de groot uniformjas nog in bewerking.

D. De epauletten van alle subalterne officieren worden gelijk aan die van respectievelijk de luits. ter zee der 1e klasse, officieren van gezondheid der 1e klasse, officieren van adm. der 1e klasse, officier-mach. der 1e klasse en apotheker der 1e kl.

De epauletten van alle hoofdofficieren worden gelijk aan die van repect. de kapiteins ter zee, dirig. offic. van gezondh. der 1e klasse en hoofdinspecteur van administratie.

E. De sabelkwast voor alle subalterne officieren is de sabelkwast met torsaden; die voor alle hoofdofficieren blijft met bouillons.

F. De kwasten voor de steek zijn eveneens voor alle subalterne officieren met torsaden, die voor de hoofdofficieren met bouillons.

G. Op de laken broek wordt bij gala-gelegenheden in groot uniform een gouden (zilveren) galon (zoogenaamde lat) gedragen, waarvan het model nader zal worden vastgesteld.

Hr. Ms. „FRIESLAND" TE LOURENÇO MARQUES.

(*Vervolg*).

Het Engelsche gouvernement zond een groote reserve-boot, de „Umbria", die pl. m. 2400 Engelsche uitgewekenen van hier naar Kaapstad en Durban heeft gebracht.

Een groot bezwaar daarbij was, dat de diepgang van het schip te groot was voor de baai, waarom dit een 1400 meter uit den wal was ten anker gekomen.

De passagiers werden met sleepbootjes aan boord gebracht en daar er juist in dien tijd zeer veel zee stond, zal deze overtocht, vooral voor de vele vrouwen en kinderen, niet tot de aangenaamste behoord hebben.

De „Friesland" heeft op het punt gestaan ook een reisje naar Kaapstad te maken, om aldaar te dokken. De Commandant had n.l. den Consul-generaal der Nederlanden in Kaapstad verzocht, te informeeren òf en wanneer ons schip aldaar in het droog-dok zou kunnen worden opgenomen om schoongemaakt te worden, waarop tot ons aller genoegen het antwoord was: in het begin van Juni.

De Consul-generaal der Nederlanden te Pretoria, de heer DOMELA NIEUWENHUIS heeft voor dit schoone plan echter een stokje gestoken, doordat hij den Commandant telegrafeerde in antwoord op de mededeeling van het tijdelijk vertrek van de „Friesland", dat hij verzocht zoo mogelijk zijne reis nog wat uit te stellen, daar verwacht werd dat binnen korten tijd vele Hollandsche vluchtelingen in Lourenço Marques zouden komen.

Dat dit bericht, dat het uitstellen van ons vertrek ten gevolge had, ons prettig stemde, kan nu niet bepaald gezegd worden, want een kleine afwisseling na het lange verblijf in dit eentonige, dorre plaatsje was ons zeer welkom geweest, doch in dit geval zal van uitstel geen afstel komen, daar het schip in elk geval dokken moet.

Dat de oorlogskansen lang niet meer zoo gunstig staan voor de Boeren, blijkt voldoende uit het telegram van den consul, want ofschoon wij bijna geen berichten meer omtrent den krijg hooren, weten wij toch dat na het tijdelijk Boerensucces in den Vrijstaat, de kansen voor hen verkeerd zijn.

Een veeg teeken is ook dat vele Boeren, (zooals wij van Transvaalsche uitgewekenen hoorden) het vechten moede zijn en velen thans gecommandeerd moeten worden, waar vroeger vrijwillig werd gegaan; slechts over de uitlanders en vreemdelingen-corpsen en de jongere Boeren wordt met onverdeelden lof gesproken, en schijnen deze nog met dezelfde hardnekkigheid en hetzelfde vuur te vechten als in het begin van den oorlog.

Misschien is het niet goed, dat ik hier den indruk weer geef, dien wij allen gekregen hebben, maar welk leger telt niet moedige en minder moedige mannen? Zij komen hier echter meer uit, daar de discipline hier ontbreekt, welke in andere legers de zwakken mede in het gareel houdt.

De Gouverneur-Generaal alhier verzocht voor eenigen tijd, om van het Transvaalsche gouvernement paarden en muilen te mogen koopen, daar zij die noodig hadden ter uitrusting van eene expeditie om een Kafferopstand in een gedeelte van dit district te onderdrukken, waarop de Staats-secretaris van de Transvaal antwoordde, dat de Staat thans al zijne paarden en muilen zelf noodig had, doch dat men gehoord had, dat de Engelschen juist een groote hoeveelheid paarden en muilen in Beira hadden geland, waarom men Z. E. den raad gaf, om zich bij deze laatsten te vervoegen.

De Portugeezen zijn in sommige opzichten nog barbaren. Dit blijkt o. a. uit het opbrengen van Kaffers door de politie, waarvoor soldaten worden gebruikt, hetgeen gewoonlijk met

mishandeling gepaard gaat. Zoo waren o. a. Zondag 20 Mei eenige onzer schepelingen aan den wal, waarvan één in zeer beschonken toestand, en wist de politie geen beter middel om den beschonken man, die zich niet wilde laten vervoeren, daartoe te bewegen, dan door hem met de sabel op het hoofd te slaan, een ander schepeling kreeg in het daarna ontstane gedrang ook een slag met de sabel over het hoofd. Een zelfde lot trof voor eenige weken eenige verplegers van eene Engelsche ambulance, die nadat zij gevangen genomen waren, naar Durban terugkeerden, en den avond na hunne aankomst zich wat te veel te goed gedaan hadden aan den misschien lang ontbeerden whisky. Daar de Portugeezen zelf matig zijn wat het gebruik van sterke dranken aangaat, is het mogelijk, dat zij in het bijzonder met menschen die zich daaraan te buiten hebben gegaan, weinig geduld hebben.

Het klimaat alhier wordt al koeler en koeler en de blauwe tenue, die nu wordt gedragen, doet vooral 's morgens aangenaam aan. Na zonsondergang daalt de temperatuur echter zoo, dat zelfs een demi-saison aan den wal geen overbodig artikel is.

Het groote aantal passagiers van de „Kanzler" en de „Gironde", die er genoegen mede hebben genomen de reis te maken zonder hut, treffen het in dit opzicht ook niet bijzonder goed. Met eerstgenoemde mailboot vertrekken 5 onzer schepelingen den 4^{e} Juni van hier, tot herstel van gezondheid, terwijl met de laatste hier is aangekomen een Amerikaansche schooljongen van ± 13 jaar, gekleed in een tenue veel gelijkende op dat der bedienden in de Haagsche bordelaise, die door 39000 Amerikaansche schoolkinderen is afgevaardigd naar den president Kruger, om Z. E. de sympathie over te brengen van de Amerikaansche jeugd. Het knaapje zal echter waarschijnlijk den president niet meer in Pretoria hebben aangetroffen, daar juist in dien tijd Z. E. naar Machado-dorp is vertrokken, alwaar hij, alsook de leden van den Uitvoerenden Raad in spoorwegcoupés verblijf houden.

Het vertrek van den president is voor vele uitlanders en Transvaalsche familiën ook het sein daartoe geweest, en hebben wij daardoor onze eerste vluchtelingen aan boord gekregen, ongeveer een veertigtal mannen, vrouwen en kinderen.

Onder deze bevinden zich ook een drietal gewezen voorlieden van de Pyrotechnische werkplaatsen aan de Hembrug, die door middel van den gezant een contract voor een jaar hebben gesloten met het Transvaalsche gouvernement, om aldaar gedurende dien tijd hunne diensten te verleenen.

Waarschijnlijk door een misverstand is te Pretoria hun contract niet erkend geworden, en zagen wij hen daardoor, betrekkelijk korten tijd na hunne afreis naar boven weder in de baai terug, alwaar zij tijdelijk bij ons aan boord logeeren, in afwachting dat er iets op gevonden wordt om hen naar Holland te zenden, daar natuurlijk van de bij contract bepaalde vrije terugreis nu niets is gekomen.

De mannen die wij aan boord hebben logeeren in de hek-

en boegbuiskamer, terwijl voor de vrouwen en kinderen een deel der torpedokamer is afgeschoten, van waaruit deze laatsten ons van tijd tot tijd vergasten op een kinderconcert, waarbij solo's tot de hooge uitzonderingen behooren, want niet zoodra vangt een daarmede aan of alle anderen vallen krachtig in, en toonen ons, dat hunne longen nog in goeden staat verkeeren.

De kindervrienden kunnen nu tot hun volle recht komen, zoo zag ik een oud matroos 1e klasse paardje spelen met twee 4-jarige jongens en liet een marinier een zuigeling, dien hij op zijn arm had, vooruit aan dek een luchtje scheppen.

Lourenço Marques, 5 Juni 1900.

MEDEDEELINGEN AAN DE LEZERS.

Ofschoon reeds vele malen kortere of langere beschrijvingen van de belangrijkste gebeurtenissen aan boord Hr. Ms. schepen buiten Nederland in het „Marineblad" werden opgenomen, gebeurt het nog zoo menigmaal dat door onze groote schepen interessante reizen worden gedaan, waarvan weinig of niets bekend wordt; dat in Indië of elders belangrijke gebeurtenissen aan boord of aan den wal plaats grijpen, waarvan slechts door vage, veelal onjuiste couranten-berichten kennis wordt genomen; in één woord dat dikwijls veel wordt ondervonden of verricht, waarvan de bekendheid aan velen in en ook buiten de Marine nuttig of aangenaam zou zijn. Hulde brengende aan hen die hiertoe reeds medewerkten, wendt de Redactie zich tot de lezers, speciaal tot hen dienende op schepen buitenslands of in de Koloniën, met verzoek bij voorkomende gelegenheden reisbeschrijvingen of korte berichten te mogen ontvangen van gebeurtenissen aan boord of aan den wal, welke de kameraden in andere streken vertoevende, belang kunnen inboezemen. Bekendheid met elkanders werkkring zal zeker den band tusschen de officieren nauwer toehalen en opname in het „Marineblad" er toe bijdragen de verrichtingen der Marine ook naar buiten meer bekend te maken en daardoor meer te doen appreciëeren.

* * *

Door omstandigheden buiten haar wil is de Redactie genoodzaakt een en ander omtrent de „Tentoonstelling van het Nederlandsche Zeewezen" te laten liggen tot de volgende aflevering.

* * *

Door de Redactie werd uit O. Indië ontvangen een van 65 handteekeningen voorziene betuiging van adhaesie met het door de officieren van Hr. Ms. „Zeeland" ingezonden artikel „Tenue in de tropen", voorkomende in aflevering No. 1 van

dezen jaargang. Daar dit stuk geteekend is door *alle* hoofd- en subalterne officieren, op twee uitzonderingen na, der Java-divisie, blijkt hieruit voldoende, dat dit gedeelte der aanstaande uniformverandering door het overgroote deel der marine-officieren met ingenomenheid zal worden begroet. Volgaarne voldoet de Redactie dan ook aan het verzoek, aan deze adhaesie-betuiging in het „Marineblad" publiciteit te geven.

UIT DE PERS.

„Nieuwe Rotterd. Courant" van 28 Juni 1900. Eerste Blad C.

Militaire rechtspraak. — Toen wij hierover schreven in 1898 „N. R. Ct. van 12 Augustus 1e Bl. B.", was daartoe een dubbele aanleiding: de voortgang, die destijds gebracht werd in de militaire strafwetgeving, en de wet op den persoonlijken dienstplicht.

De eerste aanleiding is niet aangesterkt, maar toch ook niet geheel verdwenen sinds dien tijd; de tweede is gebleven; maar een derde is nu daarbij gekomen: de aanstaande behandeling van het onderwerp in de vergadering der Juristenvereeniging, aanstaanden Zaterdag te Middelburg.

De quaestie is bekend en voor die vergadering aldus geformuleerd: „Moet — voor tijd van vrede — eene afzonderlijke strafrechtspraak voor militairen worden behouden; zoo ja, binnen welke grenzen?"

In een viertal doorwrochte praeadviezen is de behandeling voorbereid: van den kapitein-luitenant ter zee J. P. van Rossum, thans als commandant van een oorlogsschip in Ned.-Indië, zoodat hij tot groote teleurstelling zeker van allen, niet het minst om het bijzondere standpunt dat hij inneemt, aan het debat niet kan deelnemen; van den luitenant-kolonel van den generalen staf G. J. W. Koolemans Beynen, wiens meening over deze aangelegenheid reeds van vroeger uit geschrift en voordracht bekend was, en wiens groot werk over militair strafrecht in handen van alle belangstellenden is; van den adjunct-commies aan het departement van oorlog Mr. L. M. Rollin Couquerque, die zich door zijn uitnemende studie over rechtsgeschiedenis reeds naam maakte en die, bekwaam jurist in een militaire omgeving, het dubbel aangezicht van het vraagstuk goed heeft kunnen bezien; eindelijk van Mr. P. VerLoren van Themaat, den advocaat-fiscaal voor de zee- en landmacht zelf, wiens lange ervaring aan zijn woorden te grooter beteekenis geeft.

Het is opmerkelijk, en daarin steekt een groote hulde aan de schrijvers, dat men de vier praeadviezen achter elkaar kan doorlezen — te beginnen met welk stuk men wil — zonder ook maar een oogenblik de belangstelling te verliezen. Al behandelen alle hetzelfde onderwerp, al is dat onderwerp — hoe principieel ook — niet groot van omvang en al zijn de groote gezichts-

punten tot enkele te herleiden, toch bespreekt ieder het op zijn eigen wijze, toch ontmoet men bij ieder weer nieuwe gedachten, opmerkingen, historische feiten of mededeelingen omtrent wetgeving en praktijk. En een bekoring te meer is, dat de conclusie bij allen verschilt.

Dit is de draad, die heenloopt door de geheele reeks, van links naar rechts.

Overste VAN BOSSUM concludeert tot het meest radicale stelsel, opdracht van de strafrechtspraak over militairen — bij militaire, gemengde en commune delicten — aan den gewonen burgerrechter. „Beslist voorstander van rechtspraak door deskundigen — schrijft hij — meen ik aangetoond te hebben, dat er tegen berechting door den burgerrechter van alle delicten door militairen gepleegd, niet alleen geen overwegend, maar zelfs geen enkel ernstig bezwaar bestaat." En aan het slot van zijn stuk: „Waar Nederland het recht heeft voor te gaan, zoeke het elders geen voorlichting, maar wijze integendeel anderen den weg, welke moet worden gevolgd, ja welke mag worden geëischt in naam der Majesteit van het Recht". Slechts ééne uitzondering kan z. i. door den nood worden geboden, voor het geval door een opvarende van een oorlogsschip een misdrijf begaan wordt in open zee of in den vreemde, terwijl er geen waarschijnlijkheid bestaat, dat binnen een door de wet aan te geven termijn een haven in moederland of koloniën zal bereikt worden.

Overste KOOLEMANS BEYNEN concludeert tot behoud van het stelsel der krijgsraden, doch wil hun rechtsmacht beperken tot zuiver militaire en z. g. n. gemengd militaire misdrijven. „Verder — schrijft hij — gaan mijne eischen niet. Zij berusten, zooals ik heb aangegeven, niet op den negatieven rechtsgrond, dat de burgerrechter over militaire misdrijven niet zou kunnen oordeelen, maar op een positieven rechtsgrond: de noodzakelijkheid om in militaire aangelegenheden het prestige van den meerdere zoo hoog mogelijk op te voeren en aan den mindere zijne onderworpenheid als militair zoo krachtig mogelijk te doen gevoelen. Die grond vervalt geheel waar het commune delicten geldt. De militair blijft vóór alles burger van den staat, en waar hij alleen in zijne plichten als zoodanig te kort schiet, is het niet noodig, dat de militaire superieur die tekortkomingen beoordeelt. Dit heeft met het militaire niets te maken."

De advocaat-fiscaal Mr. VERLOREN bestrijdt de wenschelijkheid en ook de mogelijkheid eener splitsing van de rechtsmacht der krijgsraden naar den aard der delicten; hij verlangt behoud van den bestaanden toestand, opdracht aan den militairen rechter van rechtspraak over alle door militairen gepleegde misdrijven of overtredingen. „De eenige niet-irrationeele beperking — zoo eindigt hij — van diens rechtmacht, die uit een militair oogpunt — als zijnde niet in strijd met de belangen van het leger — kan worden toegelaten, en ook in de praktijk geen aanleiding tot moeilijkheden kan geven, zoude zijn, aan den gewonen rechter de berechting over te laten van zoodanige feiten, bij speciale

wetten en verordeningen strafbaar gesteld, waarvan het zeker is dat zij, onder welke omstandigheden ook gepleegd, geen inbreuk kunnen maken op de verplichtingen, die op den militair als zoodanig rusten, zooals bijv. ten aanzien van belastingovertredingen het geval is".

Mr. Rollin Couquerque eindelijk is in zijn betoog over de onontbeerlijkheid van krijgsraden zoo absoluut mogelijk. „Hoe zuiverder — schrijft hij — het beginsel van militaire rechtspraak wordt doorgevoerd, hoe beter het voor de militaire samenleving is; hoe minder uitzonderingen op dien regel, hoe liever". Daarom moeten alle delicten, gepleegd door iemand, die aan de militaire tucht onderworpen is, aan den militairen rechter worden opgedragen: zuiver militaire, gemengd militaire, commune misdrijven en overtredingen; ook jachtdelicten, politieovertredingen; zelfs „wat de berechting van de belastingstrafzaken aangaat, kan ik niet inzien, waarom de militaire rechter, mits ook behoorlijk staatsrechtelijk onderlegd, tot de kennismaking daaraan incompetent zou zijn".

Zoo is, schreven wij, de draad, van links naar rechts. De juristen „plus militaires que les militaires". De jongste van hen nog het meest intransigent.

Over deze hoofdgedachten thans een enkel woord. Met groote belangstelling zullen wij vernemen wat te Middelburg tot toelichting en tot bestrijding van deze meeningen zal worden gezegd. Wij hopen, dat vele leden van de Juristenvereeniging naar Walcheren zullen opgaan, ook om dit debat, en dat het een levendig debat zal zijn.

Daar zullen nog andere punten bij ter sprake moeten komen. Zoo even de verbeteringen in de procedure, over welker dringende noodzakelijkheid echter ieder het eens is. Meer uitvoerig de samenstelling der krijgsraden en de voorbereiding van de officieren voor hun rechterstaak. Overste Van Rossum heeft daar natuurlijk niet mee van doen. Overste Koolemans Beynen wil de krijgsraden voor een bepaalden tijd, twee jaren b.v., vast samenstellen en die officieren inmiddels vrijstellen van dienst, hun twee rechtsgeleerden als auditeur en als griffier toevoegen, en voor eenige rechtskundige vorming van den officier zorgen. Mr. Ver Loren verlangt op dit punt niets anders dan behoud van den bestaanden staat van zaken. Z. i. is de Nederlandsche wetgever er in geslaagd op eenvoudige, doch daarom niet minder doelmatige en practische wijze de noodige waarborgen te geven voor een rechtspraak, die, wat haar hoofdbeginsel betreft, ook aan de uit een rechtskundig oogpunt daaraan te stellen eischen voldoet; en hij acht het wenschelijk, „dat deze organisatie, als zijnde geheel in overeenstemming met het doel, dat de militaire justitie beoogt, worde gehandhaafd". Het komt voor hem alleen aan op auditeurs en rechtsgeleerde leden in het Hoog Militair gerechtshof van „erkende bekwaamheid". Mr. Rollin Couquerque wil iets anders: zoo mogelijk permanente krijgsraden, saamgesteld uit speciaal daarvoor opgeleide militaire criminalisten, aan wie dit rechters-

ambt — met inachtneming van zekere leeftijdsgrens — voor het leven worde opgedragen.

Doch nu de hoofdzaak. Wij kunnen als onze meening daarover slechts herhalen wat wij vroeger schreven: „Ons advies zou strekken tot opdracht aan de gewone rechtbanken van de rechtspraak over militairen ook wat de militaire delicten aangaat, de gemengde niet slechts, maar eveneens de zuivere; tot opheffing dus van de speciale militaire rechtspraak geheel en al".

Naar het ons voorkomt, hebben ook nu weer de praeadviezen van de heeren ROLLIN COUQUERQUE en VER LOREN VAN THEMAAT overtuigend aangetoond, dat splitsing van de rechtsmacht èn theoretisch èn practisch niet houdbaar is. Wanneer overste KOOLEMANS BEYNEN van de „commune delicten" schrijft dat, waar de militair alleen in zijne plichten als staatsburger te kort schiet, het niet noodig is dat de militaire superieur die tekortkomingen beoordeelt: „dit heeft met het militaire niets te maken" — daar is — het zij met alle reverentie gezegd — deze hoofdofficier o. i. inconsequent. Zoo duidelijk heeft hij even te voren aangetoond, dat allerlei misdragingen, die zoo aanvankelijk gezien met den dienst weinig hebben uit te staan, toch raken de groote zorg om te hebben een ordelijk, in alle opzichten gezond, krachtig en gehoorzaam leger. Openbare dronkenschap, baldadigheid, diefstal in een winkel, mishandeling van burgers, verzet tegen de burgerpolitie — Mr. VERLOREN haalt een menigte sprekende voorbeelden aan — laten het gehalte van het leger, waarin die feiten voorkomen, niet onaangetast. En de ervaring leert, op hoe ruime schaal in de practijk door denzelfden persoon bij dezelfde gelegenheid „commune" en „militaire misdrijven" dooreen worden gepleegd.

De hoofdpunten van geschil blijven de oude en bewegen zich alle om den fundamenteelen eisch, dat strenge tucht, onderdanigheid in alles van den mindere aan den meerdere, de ziel van het leger is.

Eenerzijds wordt dan beweerd, negatief dat de burgerrechters van die tuchteischen geen begrip hebben, noch kunnen hebben; positief, dat de ondergeschiktheid van de manschappen aan hunne officieren, van de officieren aan hunne superieuren hen altijd en overal moet volgen; dat alles wat zij misdoen tegenover superieuren verantwoord, door superieuren berecht moet worden.

Van den anderen kant zijn de stellingen deze: dat speciale rechtspraak, waar ze niet bepaald onvermijdelijk is, geen goeden grond hebben kan; dat de burgerrechter in zoo velerlei toestanden moet doordringen en ook heel goed kan beseffen de eischen van legertucht, te eerder nu de persoonlijke dienstplicht den band tusschen leger en volk nog nauwer toehaalt; dat officieren bestemd zijn om zich te bekwamen voor het oorlogsbedrijf en, al kunnen zij eenige rechtsbegrippen aanleeren, zich niet op de hoogte van deze studiën kunnen, noch moeten houden; dat het fijne gevoel van den rechtszin een beroepseigenschap wordt van den geoefenden jurist, zooals de persoonlijke moed een beroepseigenschap is van den officier; en dat de strafrechtspraak van

den burgerrechter de disciplinaire machtsuitoefening van den chef onaangetast laat, voor zoover de zaken krijgstuchtelijk worden afgedaan.

Hier intusschen ligt — dat voelt men aanstonds en dat houden de drie praeadviseurs, die de krijgsraden verdedigen, niet op hun lezers voor te houden — hier ligt het zwaartepunt.

Uitnemend is de schilderij van den overste Koolemans Beynen, hoe, historisch, tuchtrecht en strafrecht een zijn. Met klem wordt door hem en zijne medestanders die eenheid telkens en telkens weer op den voorgrond gesteld.

Tusschen tuchtrecht en strafrecht bestaat principieel en qualitatief geen verschil. Het verschil is alleen quantitatief.

Aldus de praeadviseurs. En wij zeggen hun dit zonder aarzelen na. Dit is door hen op goede gronden betoogd en daarvoor kunnen nog meer gronden gelden dan die.

Maar juist om dat quantitatief verschil is het te doen.

Waar de maatregelen van repressie klein zijn, matig slechts ingrijpen in den rechtstoestand der individuen, daar kan de superieur, de chef of een tuchtraad, beslissen.

Maar waar de maatregelen van repressie verder gaan, sterker ingrijpen, scherper afkeuring uitspreken, langer vrijheidsbeneming meebrengen, met vervallenverklaring van den militairen stand dreigen, daar worden de eischen van de rechtsbedeeling ook andere.

Dit is de leidende gedachte, die ons tot het herhalen van de reeds meegedeelde conclusie voert.

Waar de grens moet liggen en hoe die moet worden omschreven? Daarover laat zich nader twisten.

Het was ons hier alleen te doen om het beginsel.

„Het Nieuws van den Dag" van 7 Juni 1900.

De wetsontwerpen op de bevordering, het ontslag en de pensioenen bij de Zeemacht. I. — Toen in 1851, na langdurig ernstig overleg tusschen Regeering en Volksvertegenwoordiging, de militaire bevorderings-, ontslag- en pensioenwetten tot stand waren gekomen, zal wel geen der medewerkers gedacht hebben, zulk slecht werk te hebben geleverd, dat binnen 50 jaar daarna deze wetten vol leemten en gebreken zouden genoemd worden. Dat dit thans het geval is, is eensdeels het gevolg van onvermijdelijk veranderde omstandigheden, anderdeels echter ook van andere meeningen, die, omdat zij nieuwer zijn, daarom nog niet beter behoeven te zijn dan de oudere, terwijl eindelijk ook de ondervinding kan geleerd hebben, dat sommige bepalingen uit de oude wetten minder goed waren dan andere, die men er voor in de plaats kan stellen.

Aan dit een en ander danken de wetsontwerpen, die wij hier willen bespreken, hun ontstaan. Het zal blijken, dat wij het met de denkbeelden van den ontwerper niet altijd eens zijn en dat sommige wijzigingen ons te ver, andere niet ver genoeg gaan. Wij hopen, dat men onze beschouwingen als *geheel objectief*

zal willen aannemen en gelooven, dat wij niemand persoonlijk willen aanvallen, wetende, dat het samenstellen van wetten het werk van verschillende personen is, zoodat het zelfs niet zeker is, dat niet één hunner eenig onderdeel liever anders gewenscht heeft.

Bij het doorlezen der ontwerpen treft het, dat er twee bepaalde draden doorloopen, de eene van het begrip, dat een gepensionneerd officier opgehouden moet hebben militair te zijn, de andere van het beginsel, dat de rechten op pensioen voor officieren en voor minderen gelijk behooren te zijn. Is het laatste niet anders dan billijk te noemen, en zal het een einde kunnen maken aan de ergernis, die zich herhaaldelijk van ons en anderen meester maakte, wanneer wij zagen, hoe dikwijls aan minderen pensioen ontzegd werd in gevallen, waarin het aan officieren werd verleend, het andere maakt meer den indruk van eene doorgedreven wordende theorie, zonder practisch nut, en aanleiding gevende tot scheefheid en inconsequentie.

Het is opmerkelijk, dat de samensteller van de 4 bij elkaar behoorende ontwerpen zóó vol was van het denkbeeld, dat „het op pensioen stellen van officieren zal gepaard gaan met het verleenen van een eervol ontslag uit den dienst", dat de toelichtingen van het *eerste* wetsontwerp reeds aanvangen met het op den voorgrond stellen van dit „beginsel", ofschoon dit ontwerp hoofdzakelijk eene wet op de *bevordering* en het *ontslag* is, waarbij het pensionneeren geen hoofdzaak is en slechts in de laatste plaats te pas komt. Dit doet aan een stokpaardje denken.

Welnu, wij zullen dan óók maar onze beschouwingen hiermede beginnen, om vervolgens mede te deelen wat wij (op *minder* belangrijke punten?) alzoo aanteekenden.

Al wordt „het beginsel, dat het op pensioen stellen van officieren gepaard zal gaan met het verleenen van een eervol ontslag uit den dienst", ook geheel op den voorgrond gesteld, toch zegt de memorie van toelichting al heel weinig om het aan te prijzen of te verdedigen. „In de eerste plaats moet het strekken om aan allen mogelijken twijfel omtrent de positie van den op pensioen gestelden officier een einde te maken en tevens duidelijk te doen uitkomen, dat zulk een officier opgehouden heeft militair te zijn." Zoo staat er. *Welke* twijfel omtrent die positie bedoeld wordt, is er niet bij vermeld; wij hoorden nooit van een geval, waarin eene bijzondere opvatting van de positie van een gepensionneerd officier aanleiding gaf tot moeielijkheden; het einde maken aan eenigen twijfel is dus vrij wel overbodig, het argument een strijd tegen een hersenschim.

Of een gepensionneerd officier al of niet opgehouden heeft, militair te zijn, is eene vraag van meer beteekenis. In abstracten zin, in theorie alweer, is het juist, als men zegt: het pensioen is niets anders dan eene belooning voor bewezen diensten; met het aanvaarden van het pensioen houden die diensten op; de persoon houdt daarmede op te zijn wat hij was; hij is, met betrekking tot den militairen dienst — dood. Heel goed! Laat ons

het zóó beschouwen, dan krijgt daardoor menige pensionneering het karakter van een moreelen moord! De wetgever van 1851 dacht er zoo niet over. Hij eischte, dat gepensionneerde officieren zich gereed zouden houden om weer in werkelijken dienst opgeroepen te worden; zij konden zich daardoor beschouwen als slechts voorwaardelijk in rust te zijn gesteld. Nu meent men zeker, dat het nieuwe wetsontwerp hiervan niet weten wil en zegt, dat dood dood is? O neen! Volgens art. 58 zullen „de wegens langdurigen dienst of vijftigjarigen ouderdom gepensionneerde officieren, die jonger dan zestig jaren zijn, in tijden van oorlog, oorlogsgevaar of andere buitengewone omstandigheden" opgeroepen kunnen worden, om weer in dienst te worden gesteld. Het wetsontwerp wil de dooden doen herleven: eerste inconsequentie.

Laat ons nu, den draad volgende, de andere opzoeken.

In de laatste alinea van artikel 2 leest men, dat de bepalingen betreffende de bevordering niet toepasselijk zijn ten aanzien van gepensionneerde officieren. Eilieve, waar dacht de redacteur der wet aan, toen hij dat schreef? Hij ging immers uit van het beginsel, dat gepensionneerde officieren geen militairen zijn? Was het dan niet totaal overbodig, te zeggen, dat zij niet bevorderd kunnen worden?

Art. 26 zegt: „Behalve in de gevallen, bij andere wetten voorzien, wordt de rang van officier verloren:

„1°. door ontslag uit 's Rijks zeedienst, wanneer dat ontslag niet gepaard gaat met de toekenning van pensioen," enz. Dus: de rang officier wordt niet verloren door een officier, die op pensioen gesteld wordt. Hoe is dit te rijmen met het ophouden militair te zijn? Wat voor ding is zulk een niet-militair officier? Er zijn officieren van justitie, officieren van koopvaardijschepen, ja, zelfs officieren in fabrieken van suikerwerk, allen niet-militairen, maar toch officieren van *iets;* een militair officier, die geen militair meer is, zou NIETS, zou een onding, zou onbestaanbaar zijn. Wanneer men wil, dat een militair officier, gepensionneerd wordende, geen militair meer zal zijn, dan kan hij ook geen officier blijven.

In artikel 33, laatste alinea, wordt bepaald, dat, in een raad van onderzoek, ingeval het gevorderde getal vlag- of hoofdofficieren in actieven dienst niet beschikbaar is, ook in die rangen gepensionneerde officieren in den raad zitting kunnen nemen. Dus: niet-militairen zouden aangewezen kunnen worden om te oordeelen over zulk een hoog belangrijk, uitsluitend militair vraagstuk, als het al of niet verleenen van een niet-eervol ontslag aan een officier. Wij bestrijden natuurlijk niet het plaats nemen van gepensionneerde officieren in een raad van onderzoek, maar de inconsequentie, dat deze geen militairen zouden zijn.

Tot zoover de tegenstrijdigheden van het wetsontwerp zelf met het beginsel. Nu nog enkele zaken uit de practijk buiten de wet. De titels, die zoowel in officiëele stukken als in het dagelijksch leven aan militaire officieren gegeven worden, zijn: Weledelgestrenge heer, Hoogedelgestrenge heer, Excellentie. Geen

ontslagen officier blijft op die titels aanspraak maken; hij weet, dat hij *geen officier meer is;* hij vergenoegt zich met Weledelgeboren heer of een andere dergelijke titulatuur. Maar dit moet veranderen, wanneer het ontwerp tot wet verheven wordt. Tot nu toe hebben gepensionneerde officieren officiëel en in de burgerlijke beleefdheidstaal, de bovengenoemde titulatuur behouden; zij zullen hiervan, wanneer zij *ontslagen* zijn, afstand moeten doen, of wel, men zou onderscheid moeten maken tusschen ontslagen officieren, die pensioen genieten, en ontslagen officieren, die geen pensioen genieten, wat eene ongerijmdheid is, daar toch het al of niet genieten van pensioen geen verschil maakt in het feit van als officier ontslag te hebben bekomen.

Gepensionneerde officieren kunnen zich kleeden in eene uniform, die dezelfde is als die der actieve officieren of slechts weinig daarmede verschilt. Deze uniform stempelt hen tot militair; minderen zijn verplicht hun militair eerbewijs te geven. Dit zal moeten veranderen, want *ontslagen* officieren hebben geen recht op het dragen van uniform of op militair eerbetoon. Hoe zou aan *niet-militairen* (volgens het „beginsel" van het wetsontwerp) militair eerbewijs kunnen gegeven worden! Toen, eenige jaren geleden, iemand de meening verkondigd had, dat gepensionneerde officieren geen militairen meer zouden zijn, hebben wij in dit blad aangetoond, welke zonderlinge rechtsgevolgen deze opvatting zou kunnen hebben. Thans zou de wet zelve er aanleiding toe geven! Wij weten wel, dat een rechtsgeleerde theoretisch kan verklaren, dat het tòch kan, maar de practijk heeft liever toestanden, die geen moeielijkheden veroorzaken en waarbij geen rechters of advocaten te pas behoeven te komen. Het bestaande gebruik doet het gezond verstand en militair begrip geen geweld aan; de nieuwe wet zou dat wel doen, hoe theoretici ook mogen zeggen, dat zij gelijk hebben.

In de toelichting van het beginsel betreffende het ontslag bij pensionneering wordt verder gezegd, dat het in de tweede plaats strekt om het samenstellen mogelijk te maken van eene wet op de militaire pensioenen, waarbij de te treffen regelingen voor officieren en minderen geheel dezelfde kunnen zijn. Wij hebben in den aanvang van dit opstel reeds onze ingenomenheid met deze bedoeling te kennen gegeven, maar het is ons niet gelukt te ontdekken, waarom zulke billijke regelingen niet gemaakt kunnen worden, wanneer gepensionneerde officieren niet ophouden militair te zijn. Het komt ons voor, dat men hier naar te veel argumenten heeft gezocht, en dat van het stokpaard een dienst is gevergd, dien het niet kon bewijzen.

II.

Wij zullen thans de beide wetten zooveel mogelijk naar de volgorde van hare artikelen nagaan, en beginnen dus met:

De bevordering.

De eisch aan kapiteins-ter-zee gesteld, om schout-bij-nacht

te kunnen worden, is hooger dan in de bestaande wet. Evenwel komt hij ons te gering voor. Werd bij het samenstellen der wet van 1851, in den tijd der zeilschepen, gevorderd, dat een hoofdofficier, om vlagofficier te kunnen zijn, minstens een jaar een actief schip moest gecommandeerd hebben, dan was het zeer waarschijnlijk, dat hij als commandant dien tijd of het grootste gedeelte ervan buitengaats gevaren had, hetgeen ook wel de bedoeling van den eisch zal geweest zijn. In het wetsontwerp leest men echter in art. 3. dat thans met „actieve oorlogsbodems" zal bedoeld worden „alle oorlogsschepen of vaartuigen, uitgezonderd logement- en instructieschepen, uitsluitend bestemd voor diensten binnengaats, wacht- en kostschepen", terwijl voor de eischen tot bevordering kanonneerbooten en torpedobooten ook nog uitgezonderd worden. Daar monitors, pantserschepen voor kustverdediging en zelfs de grootere pantserschepen betrekkelijk weinig zeereizen maken, is thans de mogelijkheid geenszins uitgesloten, dat een kapitein- of een kapitein-luitenant-ter-zee, hoewel hij een „actieven oorlogsbodem" commandeert, daarmee zelden buitengaats komt. De eisch moge dus verscherpt zijn; de omstandigheden en de bestemming der schepen zijn daarentegen zoodanig veranderd, dat nu eer minder dan meer dan vroeger gevorderd wordt. In de derde alinea van artikel 10 zou o. i. het woord „buitengaats" moeten ingelascht worden. De samensteller van het ontwerp schijnt zelf wel gevoeld te hebben, dat een hoogere eisch wenschelijk was, maar zegt in de toelichting: „de eischen kunnen echter niet zwaarder worden opgevoerd, wil men de zekerheid hebben, dat alle officieren in de gelegenheid zullen worden gesteld aan de gestelde voorwaarden te voldoen". De billijkheid van dit argument zou niet te ontkennen zijn, wanneer het op juiste gronden berustte; maar in de toelichting gaat onmiddellijk vooraf, dat „*in de meeste* gevallen de officieren *veel langer* de betrekkingen van bevelhebber en van eerste-officier vervuld zullen hebben". De officieren, waarvan het moeilijk zal zijn de zekerheid te hebben, dat zij in de gelegenheid komen aan de voorwaarden te voldoen, zijn dus *uitzonderingen*. Welnu, om die enkelen mag het verkrijgen van goede waarborgen voor geschiktheid voor den hoogsten rang niet in de waagschaal gesteld worden! Lang niet alle kapiteins ter zee *kunnen* schout-bij-nacht worden; laat men nu althans niet de deur openzetten, waardoor de weinigen, die het zoover mogen brengen, dien rang behalen kunnen, zonder aan de strengste eischen te hebben voldaan.

Deze onze beschouwing geldt in niet mindere mate voor den rang van vice-admiraal. Het is wel waar, dat in den regel kan gezegd worden, dat iemand, die geschikt is voor schout-bij-nacht, dat ook is voor den hoogsten rang, maar in onze kleine marine is men genoodzaakt, reeds voor den eerstgenoemden rang geen hooge eischen te stellen betreffende het bevel voeren. Het zou daarom, en om althans de zekerheid te hebben, dat elk vlagofficier minstens eenmaal eenige actieve sche-

pen te zamen onder zijn bevel heeft gehad, nuttig zijn te bepalen, dat geen schout-bij-nacht tot vice-admiraal kan bevorderd worden, wanneer hij niet, in zijnen rang of in dien van kapitein ter zee, minstens 6 maanden het bevel heeft gevoerd over een eskader of eene divisie.

Door deze verscherping der eischen kan voorkomen worden, dat, tot ergernis der geheele marine, een officier, die, met geringe uitzondering, zijn geheelen diensttijd in bureaux heeft doorgebracht, den hoogsten rang behaalt. Men moet met den geest en het oordeel van het gezamenlijke officierscorps óók rekening houden!

Bevordering van officieren van administratie.

In dit dienstvak wordt slechts van examen gesproken ten aanzien van adjunct-administrateurs, voor hunne bevordering tot officier van admininistratie 2^e klasse. Dit examen omvat ook de kennis van het recht. Het verwondert ons, dat dit onmisbare attribuut van een officier van administratie niet genoemd wordt bij het stellen der eischen voor hoogere rangen. Juist thans, nu zoo dikwijls beweerd wordt, dat de rechtspraak der zeekrijgsraden gebrekkig is, dat de rechters uit gemakzucht of uit onwetendheid het meestal met den fiscaal eens zijn (wij kunnen niet nalaten te constateeren, dat dit *vroeger* zoo niet was!) enz., schijnt er aanleiding te zijn om althans van dien fiscaal waarborgen van rechtskennis te eischen. Een juridisch examen en gunstige rapporten betreffende het waarnemen van den post van fiscaal konden daartoe als eischen voor bevordering in artikel 14 der wet opgenomen worden.

Bevordering van adelborsten 1^e klasse na vier jaren diensttijd.

Sedert dat de adelborsten, niet zoozeer door hoogere eischen van het adspirantexamen, als door het opdrijven van het lager onderwijs, veel knapper — neen, wij bedoelen veel ouder zijn geworden dan vroeger — is de positie der adelborsten 1^e klasse aan boord zoo weinig in overstemming met hun leeftijd, dat men genoodzaakt is, hen na 4 jaar diensttijd tot luitenant 2^e klasse te bevorderen, al wordt daardoor de bepaalde sterkte van dezen rang overschreden. Waarom schept men niet liever een rang tusschen dien van adelborst 1^e klasse en luitenant 2^e klasse in, met den titel van onder-luitenant-ter-zee of luitenant-ter-zee 3^e klasse? Dan behoefde met de bevordering niet zoo lang gewacht te worden en zouden de adelborsten eerder uit den voor hun leeftijd niet passenden toestand geraken. Nog beter zou het zijn, den leeftijd van toelating op het Instituut voor de Marine te verminderen; een adelborst moet meer „jonker" dan „heer" zijn. Het onderwijs en de onderwijzers zouden zich wel daarnaar schikken. Maar dit onderwerp is thans niet aan de orde.

Bevordering bij keuze.

In de memorie van toelichting komt een zóó uitvoerig en juist pleidooi voor *tegen* de bevordering bij keuze, dat men zich verbazen moet, dat deze toch nog in het wetsontwerp is opgenomen. Minstens zou de lezer nu verwachten, dat op een even krachtige wijze *vóór* het behoud gepleit zou zijn; maar neen! er wordt niet anders gezegd, dan dat het noodig is, dat de Kroon de bevoegdheid behoudt:

1°. in zeer bijzondere gevallen ook in de lagere rangen bevordering bij keuze toe te kunnen passen, al zal daarvan niet dan bij hooge uitzondering worden gebruik gemaakt;

2°. in buitengewone omstandigheden, zooals in tijden van oorlog en oorlogsgevaar, bevordering bij keuze in ruime mate te kunnen toepassen. Dit laatste geval wordt nader toegelicht, en wij kunnen ons daarmede vereenigen; maar waarom het *noodig* zou zijn, in andere gevallen, sub 1° bedoeld, bij keuze te kunnen bevorderen, wordt niet gezegd. Nu wordt in de toelichting wel beloofd, dat er niet dan bij hooge uitzondering gebruik van gemaakt zal worden; maar geen Minister in de toekomst wordt door deze belofte gebonden, wanneer de wet zelve de vrijheid geeft om in gewone tijden in elke vijf jaar een luitenant 2e klasse tot de 1e klasse, 2 luitenants 1e klasse tot kapitein-luitenant, 2 kapitein-luitenants tot kapitein-ter-zee bij keuze te bevorderen (om van de andere dienstvakken niet te spreken). Ook in deze, en zelfs in nog geringere mate toegepast, kan bevordering bij keuze in een klein corps als het onze steeds groote onaangenaamheden en ontstemmingen veroorzaken. De practische ondervinding leerde daarenboven, dat zij volstrekt onnoodig is. Wij meenen, dat in artikel 18 van de bevordering bij keuze niets moet overblijven, dan hetgeen betrekking heeft op oorlogstijd.

Betrekkingen aan den wal.

Het wetsontwerp wilde de bestaande bepaling, dat betrekkingen aan den wal in bijzondere gevallen *langer* dan vier jaar achtereen door denzelfden officier kunnen waargenomen worden, handhaven. Wij zouden ons hiermede kunnen vereenigen, ware het niet, dat de ondervinding geleerd heeft, dat het gebruik maken van deze vrijheid den betrokken officier kan benadeelen. Het zou niet moeilijk zijn, een geval te noemen van een officier, die, na vier jaar in zulk eene betrekking geweest te zijn, den Minister in overweging gaf, hem daarvan te ontslaan, doch op diens verzoek aanbleef en vervolgens, in plaats van door eene meer lucratieve plaatsing schadeloos gesteld te worden voor het langdurig gemis van het hoogere traktement, aan andere betrekkingen verbonden, eenige maanden in non-activiteit moest doorbrengen, waardoor hij ten slotte eenige duizenden guldens minder inkomen genoot dan zijne ranggenooten, en deze schade nimmer te boven kwam. De wet voorkome de mogelijkheid

eener herhaling, door geen overschrijding van den bepaalden termijn toe te laten.

Het verliezen van den rang van officier.

Wij hebben artikel 26 reeds uitvoerig besproken, met het oog op het ophouden militair te zijn van gepensionneerde officieren, die, volgens het wetsontwerp, des ondanks toch officier zouden blijven, hetgeen eene ongerijmdheid is. Maar wij hebben nog niet gesproken over de gevallen, waarin de rang van officier verloren zou worden. Dat deze verloren wordt door ontslag uit den zeedienst is duidelijk (juist daarom moeten gepensionneerde officieren, omdat zij hunne qualiteit van officier *niet* moeten verliezen, *niet* ontslagen worden); tegen de bepaling, dat met het verlies van den staat van Nederlander ook die van Nederlandsch officier verloren gaat, is misschien weinig in te brengen; en aangezien, volgens artikel 65 der Grondwet, vreemde adeldom door geen Nederlander kan worden aangenomen, en dus een officier, die vreemden adeldom aanneemt, ophoudt Nederlander te zijn, volgt daaruit van zelf, dat hij geen Nederlandsch officier kan blijven. De toelichting geeft echter nog eene andere reden op, die minder eenvoudig is. In art. 50 van het ontwerp-pensioenwet zal bepaald worden, dat het pensioen vervalt door het aannemen van vreemden adeldom (of dit billijk is, laten we voor 't oogenblik buiten beschouwing); een officier, in dit geval verkeerende, zou dus ophouden *gepensionneerd officier* te zijn, en omdat de ontwerper in „beginsel" heeft aangenomen, dat een gepensionneerd officier ontslagen wordt, maar toch officier blijft, omdat hij pensioen heeft, houdt met het vervallen van het pensioen ook de mogelijkheid van het officier-zijn op. Deze redengeving was overigens overbodig, daar het aanhalen van artikel 65 der Grondwet voldoende was. Het stokpaard werd hier weer bereden.

III. (*Slot*).

Ontslag of pensioen wegens ongeschiktheid.

De wet van 1851 stelde als *regel*, dat een officier op een bepaald tijdstip *recht* verkreeg op pensioen, dat dan door hem *aangevraagd* en vervolgens verleend werd, waarbij dan, zooals meermalen opgemerkt, van *ontslag* geen sprake was. De wetgever voorzag echter, dat het kon vóórkomen, dat een officier, „werkelijk niet meer voor den dienst geschikt, evenwel het pensioen niet aanvraagt", en voor dat geval „behoort de Koning in het belang van den dienst, de magt te hebben, dien officier op pensioen te stellen" (memorie van toelichting, blz. 358, Handelingen 1851). Dit was dus *uitzondering*. In overeenstemming hiermede werd tot nu toe gewoonlijk aan een officier, dien de Minister niet meer voor den dienst geschikt achtte, gevraagd of hij niet zijn pensioen zou aanvragen, en zóó werd menigeen „op zijn verzoek" gepensionneerd, die het volstrekt niet wenschte. Maar het kwam ook voor, dat die wenk niet gegeven werd, en

de Minister, gebruik (maar, in verband met de in de memorie van toelichting neergelegde *bedoeling*, *misbruik*) makende van de *letter* der wet, een officier tot pensioen voordroeg, die nog ten volle voor den dienst geschikt was.

In het nieuwe wetsontwerp blijft van den regel, dat een officier slechts op zijne aanvrage op pensioen gesteld kan worden, niets over; daarentegen wordt het geven van ontslag, met of zonder toekenning van pensioen, tot regel gemaakt en aan verschillende bepalingen onderworpen. Als een der aanleidingen tot ontslag met pensioen wordt genoemd: „onbekwaamheid of ongeschiktheid om in den verkregen rang in eenige betrekking bij de zeemacht te dienen" (art. 27, sub 2, d), en om den betrokken officier hierbij tegen willekeur te beveiligen, wordt aan het slot van het artikel bepaald, dat die onbekwaamheid of ongeschiktheid moet erkend zijn bij onderzoek van een daartoe door den Koning aangewezen commissie van vlag- of hoofdofficieren. Maar eene andere reden tot ontslag met pensioen wordt genoemd sub c van hetzelfde artikel, in dezer voege: „wanneer de belanghebbende na een werkelijken dienst van ten minste tien jaren den leeftijd van vijftig jaren heeft bereikt of overschreden en geacht wordt, in verband met zijn leeftijd, voor de waarneming van den militairen dienst niet meer ten volle geschikt te zijn". *Geacht wordt*, door wien? In dit geval zou de ongeschiktheid *niet* door eene commissie behoeven erkend te zijn? Hier wordt, hetgeen een ingeslopen misbruik van eene niet bedoelde letter der wet was, tot regel gemaakt. Het zal voldoende zijn, dat een Minister beweert dat er eene kleinigheid aan de volle geschiktheid van een 50-jarig officier ontbreekt, om hem op pensioen te stellen. Dit geval zal uit den aard der zaak veel meer kunnen voorkomen dan het onder de volgende letter bedoelde van totale ongeschiktheid; een waarborg tegen verkeerde beoordeeling of willekeur is hier dus minstens evenzeer noodig. Deze waarborg kan, voor vele gevallen, bestaan in een onderzoek van eene commissie als sub d. Maar niet voor alle. Hoe zou bijvoorbeeld de commissie moeten samengesteld zijn om de geschiktheid van een vlagofficier te beoordeelen? Er kan echter nog een andere waarborg gegeven worden, die tot zekere hoogte eene commissie overbodig kan maken, namelijk het stellen van een

leeftijdsgrens.

Bij eenig nadenken toch moet het opvallen, dat het niet aangaat officieren van alle rangen met betrekking tot hun leeftijd over een kam te scheren, zooals het ontwerp met die 50 jaar doet. Er wordt wel gesproken van „niet meer ten volle geschikt zijn in verband met den leeftijd", maar dit blijft aan een willekeurig „geacht worden" overgelaten. De wetgevende macht zal het, na eenige gedachtenwisseling, wel hierover eens kunnen worden, dat een luitenant ter zee van bijvoorbeeld 45 jaar niet meer voor zijnen dienst geschikt te „achten" is; dat

een kapitein-luitenant ter zee van 50 jaar, een kapitein ter zee van 55 jaar, rijp zijn voor pensioen, maar dat een schout-bij-nacht wel 60, een vice-admiraal wel 65 jaar mag zijn, vóórdat hij voor zijn rang te oud genoemd moet worden, namelijk wanneer ziekten of gebreken hen niet vroeger ongeschikt hebben gemaakt. Wanneer de wet bepaalt, dat officieren van genoemde leeftijden (of daaromtrent — wij binden ons niet aan de cijfers —), *wegens het bereiken van de leeftijdsgrens* op pensioen *moeten* gesteld worden, dan is alle mogelijkheid van willekeur uitgesloten en zal elk officier zich gaarne aan de bepaling onderwerpen, wetende dat zij geen onderscheid toelaat.

In het bovenstaande bespraken wij het op pensioen stellen, daarbij de quaestie van het ontslag zooveel mogelijk latende rusten; het behoeft echter nauwelijks gezegd te worden, dat wij dit steeds deden onder het voorbehoud, dat, naar onze meening, pensionneering niet *per se* met ontslag gepaard moet gaan.

Raden van onderzoek.

Bijzondere moeite is in het wetsontwerp besteed aan voorzorgen tegen dwaling, waar het geldt het uit den dienst verwijderen van een officier, die zich misdragen heeft. Na den raad van onderzoek, „beroep op een anderen (gelijken of hoogeren) raad", en dan nog eens herziening „zoowel van het advies van den raad van onderzoek als van dat in beroep uitgebracht" (algemeene beschouwingen der memorie van toelichting). Het is opmerkelijk, dat zoo vele waarborgen gegeven worden tegen het onbillijk ontslaan van een officier, die niet deugt, terwijl het ontslaan van alle anderen, als zij maar 50 jaar oud zijn, aan de persoonlijke opvatting van een mensch wordt overgelaten. Zonderling contrast! Wij kunnen ons niettemin ten volle met die voorzorgen vereenigen en maken betreffende de voorgestelde bepalingen omtrent de raden van onderzoek slechts de volgende opmerkingen.

Artikel 40 bepaalt het recht van verdediging van den beschuldigde en het door hem aanvoeren van getuigen. In de toelichting wordt echter gezegd, dat de raad beslissen mag of zulke getuigen al of niet gehoord zullen worden, omdat het kan voorkomen, dat zij zich in Oost- of West-Indië of op een ander verwijderd punt bevinden, waardoor de loop van het onderzoek te veel gerekt zou kunnen worden. Dit nu komt niet geheel en al billijk voor. Het is toch zeer wel mogelijk, dat, geheel tegen de verwachting van den raad in, deze verwijderde personen juist de beste getuigen à décharge zijn; men beperke dus op geenerlei wijze het recht van den beschuldigde om allen te doen hooren, die hij meent dat gunstig voor hem kunnen getuigen.

Artikel 43 bepaalt, dat de uitspraak van den raad van onderzoek zal zijn het antwoord op de vraag: „Zijn er termen tot het verleenen van een niet-eervol ontslag?" Dit schijnt zeer eenvoudig en natuurlijk. Maar in de memorie van toelichting

leest men, dat deze vraag in de plaats gesteld wordt van de thans nog voorgeschrevene: „Moet hetgeen den beschuldigde wordt ten laste gelegd, gehouden worden voor bewezen" en: „Moet de beschuldigde diensvolgens uit den dienst worden ontslagen", en wel om deze reden; „Aangezien de raad van onderzoek geen rechtbank en zelfs geen jury is, doch een lichaam, geroepen om advies uit te brengen omtrent het al of niet noodzakelijke, dat een mede-officier den dienst verlaat, is het wenschelijk dat niet geëischt wordt het wettelijk bewijs als grondslag van de overtuiging, waarop het advies moet berusten". In dit licht komt de verandering ons bedenkelijk voor. Door het niet eischen van het bewijs (wij laten hier opzettelijk het woord *wettelijk* weg, omdat ook in het bestaande voorschrift alleen „bewezen", maar niet „wettelijk bewezen" staat) laat men aan subjectiviteit een onbeperkten loop. De raad van onderzoek kan hierdoor een Dreyfus-krijgsraad worden. Tegen de vraag: „Zijn er termen tot het verleenen van een niet-eervol ontslag" op zichzelve is niets in te brengen, maar nu daarbij verstaan moet worden, dat bij de beantwoording op geen bewijs behoeft te worden gelet, zouden wij haar aldus gewijzigd wenschen: „Zijn de bewezen feiten van dien aard, dat er termen zijn tot het geven van een niet-eervol ontslag?" Op deze wijze blijven de niet-bewezen feiten, de indrukken, de meeningen, buiten spel.

De pensioenwet.

Na al het voorafgaande moeten wij ons, wat het wetsontwerp La C betreft, tot enkele opmerkingen bepalen.

Wanneer, zooals wij hopen, in de „Bevorderingswet" (La A) de waarborgen worden opgenomen tegen pensionneering zonder uitgedrukte wettelijke reden, dan behoort ook in art. 10 der pensioenwet de tweede alinea: „Wij behouden Ons voor, den militair pensioen te verleenen ook zonder dat door hem eene aanvrage werd ingezonden" te vervallen, of althans zoodanig gewijzigd te worden, dat zij het karakter verliest, wat zij thans draagt, van pensionneeren als bovenbedoeld te wettigen.

Artikel 5 bepaalt, dat de aard en de gevolgen van gebreken, welke recht geven op pensioen, bij militair geneeskundig onderzoek moeten erkend zijn. De memorie van toelichting voegt daarbij, dat de daartoe benoemde commissie niet zal hebben te beslissen „omtrent de vraag of de gebreken moeten beschouwd worden al of niet *door den dienst* te zijn ontstaan. *De beslissing ten deze blijft aan de Kroon*".

Dat men eene *geneeskundige* commissie niet de bevoegdheid wil toekennen om uit te maken of een ziekte of gebrek door den dienst is ontstaan, kan er misschien nog door, ofschoon het schijnt, dat *militaire* geneeskundigen, die den dienst of dergelijke diensten als die der betrokkenen hebben medegemaakt, daar toch wel een juist oordeel over kunnen hebben. Maar in de laatste zinsnede is iets raadselachtigs. „De Kroon", dat is hier de „de Minister". Waarom wordt aan dezen uitsluitend de

bevoegdheid tot het oordeel toegekend? De vraag betreffende „in en door den dienst" gaf sedert vele jaren onophoudelijk aanleiding tot verschil van meening, tot teleurstellingen en reclamatiën. Waarom wordt nu niet een bepaald college aangewezen om hierin te beslissen? „De Kroon", de Minister, zal toch niet elk bijzonder geval gaan bestudeeren? Zoo niet de militaire pensioenraad, dan eenig ander lichaam zou in de Wet hiervoor aangewezen moeten worden.

Van eene recapitulatie onzer wenschen meenen wij ons te kunnen onthouden. Wij hopen, dat de wetten, welke uit de besproken ontwerpen zullen voortkomen, geen scheeve toestanden zullen veroorzaken, billijk zullen zijn en elkeen tegen willekeur beschermen zullen.

McLeod.

KORTE MEDEDEELINGEN.

NEDERLAND.

Hr. Ms. „**Neptunus**" werd 30 Juni te Nieuwediep uit dienst gesteld en de kapt. ter zee A. C. van der Sande Lacoste eervol van het bevel ontheven.

Hr. Ms. „**Koningin Emma der Nederlanden**" werd den 23sten Juni te Willemsoord uit dienst gesteld en de kapt.-luit. ter zee J. Bollaan eervol van het bevel ontheven.

Hr. Ms. „**Gelderland**" werd met 16 Juli in dienst gesteld en het bevel opgedragen aan den kapt. ter zee J. H. L. J. baron Sweerts de Landas Wijborgh.

Hr. Ms. „**Noordbrabant**", onder bevel van den kapt. ter zee A. W. T. C. van Woerden, kwam den 15den Juni te Kiel aan, vertoefde daar ter reede tot den 4den Juli. Op den 20ste Juni bracht Z. M. de Keizer van Duitschland onverwacht een bezoek aan boord, alwaar Z. M. eenigen tijd vertoefde en bij het weggaan zeide den volgenden dag officieel te zullen terugkomen. Den 4den Juli vertrok Hr. Ms. „Noordbrabant" door het Kaiser Wilhelm Kanaal naar Wilhelmshaven, alwaar zij den 5en Juli aankwam, zetten de kruistocht op den 10en voort, liep den 18en te Nieuwediep binnen en vertrok van daar weder den 23sten naar Vlissingen, waar zij den 24sten aankwam. Het verblijf van 14 dagen aldaar wordt benut tot het oefenen der adelborsten in het hydrografisch opnemen.

Het voornemen bestaat den 6den Augustus de kruistocht in de Noordzee voort te zetten, 15 Augustus te Nieuwediep binnen te loopen tot het opnemen der adelborsten der 1e afdeeling voor de mariniers en van daar naar Brest te stoomen.

Hr. Ms. **„Friesland"** onder bevel van den kapt. ter zee W. RÖMER vertrok den 1sten Juli van Lorenço Marques naar Kaapstad om te dokken en arriveerde aldaar den 6de Juli.

Hr. Ms. **„Holland"** onder bevel van den kapt. ter zee S. K. SYBRANDI, vertrok den 23sten Juni naar de Chineesche wateren met bestemming naar Shangaï, kwam den 1sten Juli te Hongkong, zette de reis op den 14den Juli voort, arriveerde den 17den te Wunsung (aan de monding der rivier van dien naam) en vervolgde den 18den hare reis.

Hr. Ms. **„Koningin Wilhelmina der Nederlanden"** onder bevel van den kapt. ter zee L. A. H. LAMIE, vertrok den 15en Juli uit Oost-Indië naar de Chineesche wateren, kwam den 22sten te Hongkong aan en zette op den 26sten de reis voort.

Hr. Ms. **„Piet Hein"**, onder bevel van den Kapt. ter zee J. H. M. JANSEN vertrok den 14en Juli uit Oost-Indië naar de Chineesche wateren, kwam den 22sten te Hongkong aan en zette op den 24sten de reis voort.

Ingevolge Koninklijk besluit van 13 Juli no. 36, worden Hr. Ms. pantserdekschepen **„Koningin Wilhelmina der Nederlanden"** en **„Holland"**, alsmede Hr. Ms. pantserschip **„Piet Hein"**, in divisie vereenigd onder bevel van den kapitein ter zee L. A. H. LAMIE voor eene zending naar China, ter bescherming van de Nederlandsche belangen aldaar.

Hr. Ms. **„Nautilus"** onder bevel van den Kapt.-luit. ter zee P. S. R. WOLTERBEEK, vertrok den 21sten Juni van Cadix, kwam den 11en Juli te Las Palmas aan, vertrok den 18en van daar, arriveerde den 19en teTeneriffe en aanvaardde op den 25sten de terugreis naar Nederland.

Hr. Ms. **„Scylla"** is na te Popla (Londen) te zijn in dienst gesteld onder bevel van den luit. ter zee 1e kl. W. C. J. SMIT, den 25sten Juni van Gravesand vertrokken en den 26sten te IJmuiden binnengekomen.

Op den 26sten Juni hield de nieuw gebouwde torpedoboot **„Scylla"** hare proeftochten. Het contract bedong 23 mijl gedurende 3 uren, terwijl de resultaten waren van het gemiddelde van 3 uren 24.295 mijl met 405 omwentelingen en 1200 I.P.K. Het gemiddelde van 8 runs op den gemeten mijl was 24.538 mijl met 409 omwentelingen. De boot voldeed verder in alle opzichten uitstekend.

Ingevolge machtiging van H. M. de Koningin zijn aan de drie torpedobooten type „Boa", in aanbouw bij de firma YARROW & Co. te Londen, de namen gegeven van **„Ophir"**, **„Pangrango"** en **„Rindjani"**.

De eerste toepassing der **telegraphie zonder draad** in ons land heeft plaats door een proef van een verbinding tusschen het lichtschip „Maas" aan den Hoek van Holland in de haven en het verder voorbij het dorp aanwezige waterstaatsgebouw. De

hiervoor door den Minister van Marine benoemde commissie bestaat uit de heeren ENGELBREGT, Inspecteur der Posterijen en Telegraphie, DE VRIEZE, Inspecteur van het loodswezen, RAMAER, Ingenieur van den Waterstaat en Dr. L. BLEEKRODE, Leeraar aan de H. B. S. te 's-Gravenhage.

De proeven slaagden aanvankelijk zeer goed, daar de wederzijds gewisselde telegrammen zeer duidelijk leesbaar overkwamen.

BRAZILIË.

Het pantserschip „**Marshal Deodoro**", gebouwd te Toulon, hoewel slechts 3200 ton, heeft de navolgende bewapening: II à 24 cM. opgesteld in 2 torens met 20 cM. pantser, IV à 12 cM. snelvuur in kasematten, eenige 15 cM. mortieren en een twaalftal snelvuurkanonnen van kleiner kaliber, benevens eenige torpedolanceerinrichtingen. De pantsergordel heeft op de waterlijn een dikte van 27 cM., het pantserdek van 5 cM. Met twee machines moet 16 mijls vaart behaald worden.

DUITSCHLAND.

23 April liep op de werf van SCHICHAU te Elbing **de honderdste torpedoboot** voor de Duitsche Marine van stapel. Dit is de 265ᵉ van SCHICHAU, hetgeen een sprekend bewijs is voor de werkzaamheid van deze werf. Deze torpedoboot **S 100** behoort tot de nieuwste serie S 90—S 101, van welke serie de eerste boot alle proeftochten geëindigd heeft en bewezen heeft een succes te zijn.

De hoofdafmetingen van deze soort zijn: Lengte 61 M., breedte 7 M., diepgang 2.6 M., waterverplaatsing 350 ton, snelheid 26 mijl, I.P.K. 6000. (*Internationale Revue*).

De torpedojager „**Strale**" van 320 ton, 6000 I.P.K., 30 mijl, is 19 Mei te water gelaten bij SCHICHAU te Elbing.

(*le Yacht*).

De „**Wörth**" nam onlangs 162 ton steenkolen in één uur in. Dit werd nog overtroffen door de „**Weissenburg**", alwaar 182 ton in één uur en 500 ton in 3 uur werd geladen. Het record op Engelsche oorlogsschepen was 180 ton per uur. (*Mitth.*).

De torpedobooten **S 90** en **S 91** van 155 ton hebben bij den proeftocht de contractsnelheid van 25 mijl met 0.8 overtroffen en zijn onmiddellijk in dienst gesteld.

De Vlootwet is den 14^{den} Juni aangenomen en afgekondigd. Wat betreft de vloot voor verdediging in Europa is de aanvraag der Regeering in haar geheel toegestaan. Deze zal bestaan uit twee eskaders elk samengesteld uit een admiraalschip en 16 pantserschepen, verder 8 groote en 24 kleine kruisers benevens een reserve van 4 pantserschepen, 3 groote en 4 kleine kruisers. Voor den dienst buiten Europa is het voorstel der Regeering belangrijk besnoeid. In plaats van 8 groote en 15 kleine kruisers zijn slechts 3 groote en 10 kleine toegestaan.

Ongeveer een jaar na het op stapel zetten is het pantserschip **„Vittelsbach"** van stapel geloopen te Wilhelmshaven. Afmetingen: lengte 120, breedte 20.8, diepgang 7.6 M. en de waterverplaatsing 12000 ton; vermogen 15000 I.P.K., vaart 20 mijl. Bewapening IV 24.5 in twee gep. torens met 254 mM.; XVIII 15.2; XII 8.8; XII 3.7 cM.; 8 mitrailleuses; 6 lanceerinrichtingen, waarvan die in den boeg en 4 in de zijden onder water, de heklanceering boven water. Bemanning 715 koppen, waarvan 65 officieren.

ENGELAND.

De torpedojager **„Myrmidon"** van 300 ton, 6000 I.P.K. en 30 mijl is bij PALMER te Yarrow als tweede van zijn type te water gelaten. *(le Yacht).*

19 Mei is te water gelaten de torpedobootjager **„Tiger"** van 300 ton, 6000 I.P.K. en 30 mijl bij JOHN BROWN en Co. Clydebank. *(le Yacht).*

Na belangrijke reparatie deed het pantserschip **„Benbow"** zijn 1^{en} proeftocht. Bij natuurlijken trek werd 7897 I.P.K. ontwikkeld en 15.5 mijl behaald.

De **„Viper"** is door het gouvernement overgenomen, heeft den naam van **„Cobra"** ontvangen en zal na afgetimmerd te zijn de officieele proeftochten op de gemeten mijl beginnen.

Te Falmouth zullen torpedobooten en jagers, benevens een kleine vloot torpedokanonneerbooten gestationneerd worden. Het oude pantserschip **„Triumph"** zal als depôtschip dienst doen.

De **„Belle-Isle"** is vlot gebracht na als schijf gediend te hebben en ter inspectie in het droge dok geplaatst. De resultaten worden door de Admiraliteit geheim gehouden. Alles wat niet door pantsering beschermd was, is geraseerd, schoorsteen, sloepen enz. De romp is slechts op één plaats doorboord, het reduit heeft alles tegengehouden behalve de granaten van 30 cM. Het pantserdek was gescheurd, maar heeft zijn plicht gedaan, daar ketels enz. onbeschadigd waren. De „Majestic" vuurde op afstanden van 2000—1000 M.

Behalve speciale kolenschepen, welke 3000—4000 ton steenkolen kunnen bergen, zullen door de marine worden aangeschaft distilleerschepen, ten einde de vloot steeds van zoet water te voorzien. Als proef worden voor 6 weken, 2 van zulke schepen gecharterd, die de oefeningsvloot moeten vergezellen. Elk zal 600 ton water kunnen bergen, in staat zijn dagelijks 6000 gallon te distilleeren, en tevens voorzien zijn van de noodige pompen enz., om het water aan de andere schepen te verstrekken.

Vele stemmen gaan op om den kolenuitvoer naar het buitenland te beperken. In 1889 bedroeg de uitvoer 41.118.000 tegen 35.058.000 ton in 1898, dus een vermeerderden uitvoer van 6.060.000 ton. Ongeveer 36.000.000 ton werd hiervan geëxporteerd naar de verschillende Europeesche Staten en Noord-Afrika.

Aan de autoriteiten te Chatham is door de Admiraliteit bericht, dat hier in den scheepsbouw van geen onbrandbaar hout meer gebruik zal worden gemaakt.

De torpedojager „**Osprey**", slechts 3 maanden in dienst, heeft zoodanige machine-reparatiën noodig, dat zij zeker niet deel kan nemen aan de a. s. manoeuvres. (*le Yacht*).

Nieuwe schietproeven zullen op de „**Belle-Isle**" genomen worden, thans om de uitwerking waar te nemen van de ontploffing van een geladen torpedo in de lanceerinrichting, gereed om gelanceerd te worden, door het treffen van projectielen uit snelvuurgeschut van klein kaliber. (*le Yacht*).

De heer C. A. Yates, hoofd-ingenieur op de werf te Portsmouth hield in de „Portmouth Literary and Scientific Society", een voordracht over „Naval Progress in Recent Years". Na de merkwaardige ontwikkeling van de laatste 20 jaar te hebben aangetoond, gaf hij aan, dat na 20 jaar de tegenwoordige slagschepen zouden zijn verouderd en dat daarvoor een prachtige vloot van een geheel ander type in de plaats zou zijn getreden. In plaats van te trachten elk aanvals- en verdedigingswapen op één schip te vereenigen, zouden er waarschijnlijk vloten bestaan, samengesteld uit schepen van verschillend type. Elke groep zou waarschijnlijk een bijzondere aanvalsmethode hebben en de admiraal zou elk deel te zijner tijd kunnen benutten om afbreuk te doen. Eén groep zou bijv. slechts met geschut vuren, en andere torpedo's lanceeren, elk vaartuig zou zoo beschermd zijn, dat het in staat was weerstand te bieden aan 's vijands kanonnen; een derde groep zou zijn aangewezen om den vleugellammen vijand te rammen enz. Het plan van aanval ter zee zou dan overeenkomen met dat van een leger, samengesteld uit infanterie, artillerie en cavalerie. Dit zal noodzakelijk worden door de onmogelijkheid, om een commandant in actie een zoo gecompliceerd wapen als een modern oorlogsschip behoorlijk te doen overzien, en op het juiste oogenblik van al zijne aanvals- en verdedigingswapenen partij kan trekken.

Als elk schip slechts één zaak te doen had, zou iedereen juist weten wat zijn werkkring was in het gevecht.

Uit een door de Admiraliteit gepubliceerd rapport blijkt, dat bij verschillende met Belleville-ketels uitgeruste schepen belangrijke ketel-reparaties noodig waren. De kosten hiervoor waren bij den kruiser 1e kl. „Terrible" (3 jaar in dienst) na een reis van Portsmouth naar Gibraltar 10.000 p.st.; „Diadem" (2 jaar in dienst) 4000 p.st.; „Powerful" (3 jaar in dienst) 2000

p.st. Bij de eerste in 1899 in dienst gestelde kruisers 2e kl. „Arrogant" en „Furious" beliepen die kosten resp. 4500 en 1600 p.st.

Ten gevolge van deze ervaringen is in de Engelsche pers meermalen gewezen op de wenschelijkheid geen schepen met uitsluitend waterpijpketels uit te rusten, maar zooals bij de Duitsche Marine (en bij de „Holland", „Zeeland" en „Friesland" der Nederl. Marine, Red.) bij een aantal slagschepen een combinatie-systeem toe te passen. (*Internat. Revue*).

Zoo spoedig mogelijk zullen op de schepen de tegenwoordige Maxim-kanonnen vervangen worden door nieuwe van 7.7 mM. kaliber, daar hierbij dan de munitie van het Lee-Metford geweer gebruikt kan worden, en dus de munitieverstrekking veel vereenvoudigd wordt. Ook zal de affuit voor landingen verbeterd worden.

Op het slagschip 1e kl. „**Implacable**" bestaat de snelvuurbatterij uit 36 kanonnen van verschillend kaliber en 8 Maxims. De 15 cM. kanonnen zijn 45 kal. lang, dus korter dan die gewoonlijk geplaatst werden, en van geheel nieuwe constructie. Zij worden in 150 mM. zware gepantserde kasematten op het opperdek opgesteld.

Bij de begrooting 1900/1901 gaf de eerste Lord der Admiraliteit aan, dat de Britsche pantserplaatfabrieken minstens 30.480 ton Kruppsche platen jaarlijks kunnen leveren, terwijl binnen het jaar nog een fabriek opgericht zal zijn. Verder gaf het verslag nog op, dat een 6″ (15.2 cM.) dikke plaat volgens het Krupp-proces vervaardigd evenveel weerstand biedt als een $10^1/_2$″ (26.5 cM.) Harvey-plaat. (*Int. Revue.*).

De „**Europa**" voorzien van Belleville-ketels, deed de reis van Portsmouth naar Sydney in 28 stoomdagen. Met slechts 12-mijlsvaart was het kolenverbruik tot 2.25 K.G. p. u. p. I.P.K., waardoor 8 maal de kolenruimen gevuld moesten worden en 30 dagen aan kolenladen besteed moesten worden.

De prijs per ton gemiddeld zeer laag op *f* 15 à *f* 16 stellende is voor de reis alléén aan kolen ± *f* 250.000 besteed.

In het Engelsche Parlement zal aan den eersten Lord der Admiraliteit de navolgende vraag gesteld worden: „Bevat het „bericht waarheid dat de „Terrible" van Hongkong met spoed „vertrokken tot het vervoer van troepen, tot bescherming van „Engelschen te Peking, den afstand tot Takoe (1800 zeemijlen) „in pl.m. $5^1/_2$ dag heeft moeten afleggen, dus slechts ± 13.5 „mijl heeft geloopen, terwijl de proeftochtsnelheid 22 mijl was". (*Engineer.*)

FRANKRIJK.

Kruiser 1e kl. „**Chateaurenault**" ontwikkelde bij den laatsten proeftocht 21600 I.P.K. en liep 23.123 mijl. Met 15000 I.P.K. liep het schip reeds 20 mijl met een kolenverbruik van 0.605

KG. per uur per I.P.K., zijnde 0.195 KG. (± 25 %) minder dan bij contract bedongen werd.

Kruiser 3e kl. „**Infernet**" behaalde met 8625 I.P.K. 20.99 mijl.

Torpedoboot No. 215, te Havre door NORMAND gebouwd, behaalde bij den overname-proeftocht 27.7 mijl. Dit is de grootste snelheid tot nog toe door een torpedoboot 1e kl. behaald.

De **vischtorpedo** van 38 cM. (16 inch) wordt afgeschaft voor dienstgebruik.

Door de beide slagschepen „**Charlemagne**" en **Gaulois**" werd in den aanvang van dit jaar de reis van Brest naar Marseille met een gemiddelde snelheid van 15 mijl in 113 uur afgelegd. Na afloop der reis werd geconstateerd, dat de pijpen der voorwarmers met een roestlaag van 5—6 mM. bedekt waren en dus geen dienst meer hadden kunnen doen. Het onderzoek der ketels te Toulon bracht aan 't licht dat de pijpen 16—25 mM. doorgebogen waren. Een tijd van 8 à 10 dagen was noodig om de ketels weder voor den dienst geschikt te maken.

De gep. kruiser „**Montcalm**" is van stapel geloopen. Lengte 140 M., breedte 19.4 M., waterverpl. 9516 ton. Gordelpantser 15 cM. HARVEY-staal. Bewapening: II 19.4 cM. in torens, VIII 16.4 cM., II 10 cM., XVI 4.7 cM., VI 3.7 cM., II onderwaterlanceerbuizen. Drie machines ontwikkelden 19.600 I.P.K. voor 21 mijl. Kolenvoorraad voor 10.000 mijl.

Met succes worden op het schietterrein proeven genomen met een nieuw kanon, bestemd voor torpedobooten. Het kaliber is 24 mM., het laden geschiedt gedeeltelijk automatisch. Lengte 2.16 M., prijs 7000 frs., gew. 140 K.G. De stalen granaat is 10 cM. lang en doorboort met 300 M. trefsnelheid een staalplaat van 5 cM. Het kanon zou bestemd zijn het snelvuurkanon van 3.7 cM. te vervangen, daar dit onvoldoende is gebleken.

Te Toulon worden proeven genomen met geladen vischtorpedo's, welke moeten ontploffen tegen een samenstel van platen, den romp onder water voorstellende van het kustverdedigingspantserschip „**Henri IV**", waarvan de waterdichte verdeeling in compartimenten zoodanig geconstrueerd is, dat weerstand moet geboden worden aan de ontploffingen van vischtorpedo's.

Op de geschutgieterij te Ruelle aan de Charente zijn honderd 16.47 cM. **snelvuurkanonnen** in bewerking, die aan het eind van het jaar gereed zullen zijn. Zij hebben een gewicht van 9 ton, het projectiel 52 K.G. De aanv. snelheid bedraagt 914 M. en de vuursnelheid 5 schoten per minuut. Geharveyiseerd pantser van 320 mM. doorboren zij, en op 3000 M. nog 200 mM. van bovengenoemd pantser.

(*Mitth. a. d. Gebiete des Seew.*).

ITALIË.

De torpedojager **„Lampo"** (320 ton) gebouwd bij SCHICHAU, heeft zijne proeftochten volbracht. Met 6000 I.P.K. is 31.7 mijl behaald; bij een 6-uurs kolenproef met 25-mijlsvaart was het verbruik 0.82 K.G. per uur per I.P.K.

Afmetingen der in aanbouw zijnde pantserschepen **„Amalfi"** en **„Genova"**:

Lengte 122.04, breedte 19.4, gem. diepgang 17 M., waterverpl. 8000 ton. Nikkelstalen (TERNI) pantsering van 152 mM., ook voor torens en reduit, dwarsschotten van 213 mM. Twee machines moeten 19000 I.P.K. ontwikkelen met 23 mijl snelheid. Met 2100 ton steenkolen zal een „rayon d'action" van 15000 mijl bij 10-mijls vaart verkregen worden. Bew. zal bestaan uit XII à 203 mM., XII van 76 mM., 12 van 14 mM., benevens twee landingsstukken van 7.5 cM. (alles snelvuur), 4 lanceerbuizen. Bemanning 600 man.

De torpedoboot **„Pellicane"** (151 ton) behaalde bij den proeftocht 23.05 mijl bij 2683 I.P.K.

JAPAN.

Reorganisatie van het leger.

Het Japansche leger wordt geheel gereorganiseerd. Niettegenstaande het succes, dat Japan in den oorlog van 1894—'95 behaalde, heeft men het toch met het oog op de landsverdediging noodig geoordeeld, de vredessterkte van het leger bijna te verdubbelen.

Vóór den oorlog met China bestond het uit zes infanteriedivisiën, elk van 12 bataljons, 3 escadrons en 6 batterijen (24 veld- en 12 bergstukken) alsmede een garde-divisie die 8 bataljons, 3 escadrons en 4 batterijen (24 stukken) telde.

Buitendien bestond nog een zeker aantal bataljons kustartillerie. De geheele sterkte van het leger bedroeg in 1894:

staand leger. . .	67000 man
reserve.	91000 „

Een keizerlijk bevel van 6 Maart 1896 gelastte de oprichting van zes nieuwe divisiën. Deze reorganisatie moest in 1903 tot stand gebracht zijn, doch de stand van zaken in China maakte het noodig meer spoed te maken met de vorming dier nieuwe troepenmachten.

De voornaamste veranderingen zijn de volgende:

De strijdkrachten zijn verdeeld in drie nieuw opgerichte legerkorpsen elk van vier divisiën, de garde-divisie blijft onder het rechtstreeksche bevel van den mikado. De troepen, die op het eiland Yesso liggen, vormen een zelfstandig detachement, zoomede die van Formosa en de Pescadores.

Elk van de dertien divisiën bestaat uit:

Twee infanterie-brigades elk van 2 regimenten, elk regiment uit 3 bataljons van 4 compagnieën, een regiment cavalerie van 5 escadrons, een regiment artillerie van 1 berg- en 2 veld-afdeelingen, elke afdeeling van drie batterijen à 5 stukken, een pionierbataljon van 3 en een trein-bataljon van 2 compagnieën.

De samenstelling van het Japansche leger is dus nu als volgt:

56 infanterie-regimenten van 3 bataljons;
13 cavalerie-regimenten van 5 escadrons;
13 artillerie-regimenten van 9 batterijen (6 veld- en 3 berg-batterijen);
13 pionierbataljons van 3 compagnieën;
13 trein-bataljons van 2 compagnieën;
1 spoorweg-bataljon;
1 telegraaf-bataljon.

In den oorlog tegen China was de infanterie bewapend met het Murata-geweer van 11 mM., dat sedert door een 8 mM. repeteergeweer van hetzelfde systeem vervangen is.

De veld- en bergstukken hebben hetzelfde kaliber en zijn gemaakt van gehard Osaka-brons. De bergstukken kunnen voor het gemakkelijke transport in drie deelen gescheiden worden. Men neemt proeven met snelvuurgeschut.

De eigenaardige vorm der Japansche kusten vereischt een groot aantal versterkte punten. Deze zijn:

1. De ingang van de golf van Yeddo om de oorlogshaven van Yokosuka te beveiligen.
2. De straat van Yura.
3. Simonoseki.
4. De straat van Hiradata aan de nieuwe oorlogshaven van Saseln.
5. Tanabeh ten zuiden van Osaka.
6. Maidzuru.
7. Nagasaki.
8. Hakodada op het eiland Yesso.
9. De straat van Kitau.
10. Het eiland Tsu.

Buitendien moeten nog verscheidene andere punten versterkt worden, waarbij evenals bij bovengenoemde, pantseringen zullen worden gebruikt. *Deutsche Heeres-Zeitung.*

NOORWEGEN.

Voor de bij de nieuwe pantserschepen „**Norge**" en „**Ejdisvold**" te bezigen pantserplaten werden in Nov. '99 op de terreinen der firma ARMSTRONG, WITWORTH en Co. proeven genomen. De plaat van BROWN en Co. volgens het KRUPP-proces gehard was 15 cM. dik, lang 2.44 M. en hoog 1.83 M., was bevestigd op een eikenhouten ruggesteun van 63 cM. gesteund door 3.2 cM. ijzeren platen, en werd beschoten met een 15.2 cM. kn. met een

projectiel van 46.49 K.G. Er werden 6 schoten gedaan met de volgende resultaten.

Nº. van het schot.	Trefsnelheid M/sec.	Lev. kracht T. M.	Indringing cM.	Uitbuiling v/d. plaat cM.	Toestand v/h. proj. na het treffen.	OPMERKINGEN.
1	580	796	9.2 (gemeten)	3.2	gebroken	
2	597	844	9.5 (geschat)	3.5	gebroken	
3	594	835	9.2 id.	3.2	gebroken	
4	591	828	10.8 id.	4.1	gebroken	Doorboort ± 35.5 cM. smeedijzer.
5	609	878	10.5 id.	3.8	gebroken	
6	664	1308	12.7 id.	6	gebroken	Doorboort ± 43.2 cM. smeedijzer. $\frac{43.2}{15} = 2.88$

(Int. Revue).

De kruiser „**Ejdswold**" van 3850 ton, 4500 I.P.K. en 16.5 mijl is 14 Juni bij ARMSTRONG te Elswick te water gelaten. Dit schip is van hetzelfde type als de „Norge". De lengte is 92 M.

(le Yacht).

RUSLAND.

24 Mei is te St. Petersburg in tegenwoordigheid van Z. M. den Keizer te water gelaten de gepantserde kruiser „**Pobieda**" en de kruiser „**Aurora**". De eerste is een van het gewijzigde type „Peresviet", de andere van het type-„Diana".

De eerste is een middensoort tusschen slagschip en kruiser, de eenigste werkelijke kruisereigenaardigheid is de groote kolenvoorraad. Nadat deze plechtigheden waren afgeloopen is op plechtige wijze de kiel gelegd voor de pantserschepen „Borodino" en de „Imperator Alexander II".

(le Yacht).

De gep. kruiser „**Warjag**" (6500 ton) heeft bij een 24 uurs tocht met natuurlijken trek 21 mijl geloopen met oogenblikken van 22 mijl. Bij geforceerden trek hoopt men 24 mijl te behalen.

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

Vier of vijf **onderzeesche booten** „type-Holland" zullen worden besteed voor pl.m. 170.000 dollar per stuk.

Plannen worden ontworpen voor schepen bestemd om onderzeesche booten te transporteeren.

Op reis van Hongkong naar Takoe is de „**Oregon**" gestrand op „Pinnacle Rock" bezuiden Howtei-eiland (50 mijl W.N.W van

Chifoe). Het schip strandde gedurende dikken mist op de rotsen, waardoor romp- en kielplaat doorboord werden en het voorste compartiment vol water liep. De krachtige pompen konden het instroomend water uitpompen en na 4 dagen kwam het schip vlot. Het zal gedokt worden in Japan, daar het dok te Port-Arthur te klein is.

Pearl-Harbor op Hawaiï zal tot **marinestation** worden ingericht. (*Mitth.*).

Te Birdsboro, Pennsylvanië, is het **eerste kanon**, dat volgens „Brown Segment Wire Wound Gun Co." voor beproeving aan het leger was afgeleverd, bij de eerste proefnemingen reeds bij een druk van 48000 pond gesprongen, terwijl volgens het contract het een druk van 66000 pond had moeten kunnen weerstaan. Tegen den raad der vakmannen in had de vroegere minister ALGER bij het uitbreken van den Spaansch-Amerikaanschen oorlog 50 dezer kanonnen besteld, zoo de proeven voldeden. De kernbuis zoude in plaats van uit staal gegoten, uit staaldraad geweld zijn. (*Mil. Wochenbl.*).

Volgens „le Yacht" zullen de monitors ieder bewapend worden met **twee kanonnen** GATHMANN, die een granaat, gevuld met 226 KG. schietkatoen, verschieten; bij de proefnemingen is gebleken dat er volstrekt geen gevaar bestaat voor ontijdig springen, terwijl als buskruitlading rookvrij buskruit wordt gebruikt.

Men heeft nu te Sandy Hook bij New-York een **40.6 cM. kanon** opgesteld. De middellijn der kulas is 1.88 M., het kanon is 17 M. lang, en weegt 126 ton. Het projectiel van 1240 KG. krijgt met 470 KG. buskruitlading een V_0 van 792 M./sec.
Elk schot kost *f* 2000.

ZWEDEN.

Eenige gep. kruisers van 4000 à 5000 ton zullen aan de vloot toegevoegd worden. Deze zullen bewapend worden met snelvuurkanonnen BOFON van 203 en 152 mM. en onderwater-lanceerinrichtingen.

ERRATA.

2e afl., jaarg. 1900—1901:
Blz. 417. Sub **„Hydra"** staat: „1400 omw." lees „400 omw."
„ 418. „ **„Barbarossa"** staat: „Kolen 6000, zoo noodig 7000 ton" lees „Kolen 650, zoo noodig 1000 ton".

In deze aflevering:

Blz. 560. Sub „Scylla" staat: Popla, lees: Poplar.
„ „ „ „ „ Juni, „ Juli.
„ 568. Staat: De kruiser „Ejdswold", lees: Het pantserschip „Ejdisvold".

---

o

BOEKAANKONDIGJNG.

Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft. Erster Band, 1900. Verlag van JULIUS SPRINGER. Berlin. Prijs M. 40.

Bovenstaand werk mag een aanwinst genoemd worden voor hen, die studie maken van de ontwikkeling der techniek, zoowel op krijgskundig als op maritiem gebied.

Behalve verslag der vergaderingen, ledenlijst enz., bevat het boek de verschillende voordrachten en lezingen, gehouden in de vergaderingen der „Schiffbautechnischen Gesellschaft", in de Aula der Technische Hoogeschool te Charlottenburg.

Achtereenvolgens worden behandeld: „Moderne onderzeesche booten, telegrafie zonder draad, stoomstuurinrichtingen aan boord van groote stoomschepen, de ontwikkeling van het pantserschip, onderzoekingen omtrent „die periodischen Schwankungen in der Umdrehungsgeschwindigkeit der Wellen von Schiffsmaschinen, scheepsweerstand en machinevermogen enz." Daar het werk voorzien is van een menigte figuren in den tekst en vele zeer fraaie uitslaande platen, worden de achtereenvolgende onderwerpen, die geheel „up to date" zijn, met nog meer genoegen gelezen. Wij hebben dan ook met het meeste genoegen kennis gemaakt met deze eerste uitgave, en zien met verlangen volgende uitgaven te gemoet.

De Nederlandsche vlag. Nieuwe bijdragen tot de kennis harer kleuren, door C. DE WAARD. Groningen bij J. B. WOLTERS, 1900.

Zal in een volgende aflevering worden besproken.

Vlugschrift over kortschrift, door W. PALM. Helder bij C. DE BOER JR. Prijs *f* 0.40.

Ned. Tijdschrift voor Meteorologie, onder redactie van A. J. MONNÉ en CHR. A. C. NELL.

Op dit nieuwe tijdschrift, dat den 15[den] van iedere maand verschijnt, kan men zich bij elken boekhandelaar, bij elk postkantoor en bij den uitgever P. NOORDHOFF te Groningen abonneeren voor *f* 3.60 de 12 afleveringen voor zooverre Nederland betreft, en voor *f* 4.00 franco buiten Nederland.

Deze eerste aflevering bevat o.a.: Kapvorming bij Cumuli. — Cirrusstrepen, die op haloverschijnselen gelijken. — Een korte geschiedkundige schets van de meteorologie in de Mexicaansche republiek. — Het klimaat van Mexico. — Maandoverzicht en Jaaroverzicht van de weersgesteldheid te Mexico 1877—1896. — Eene poging tot ijking van thermometers voor het meten der temperatuur in de zonnestralen aan het Royal Alfred

Observatory, Mauritius. — De telegraaf- en telefoondraden als weerprofeten. — Maandelijksch overzicht van het weder, medegedeeld door het Kon. Ned. Met. Inst. — Voorts bevinden er zich kleine mededeelingen in en is er ook een rubriek voor „vragen en antwoorden.".

Zonder twijfel gaat de instandhouding van een tijdschrift over Meteorologie in ons land met groote moeilijkheden gepaard en wenschen wij daarom den ijverigen oprichters een lang leven voor hun tijdschrift toe.

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten, Beschrijvingen enz. door het Ministerie van Marine, Afd. Hydrographie.

Schetskaarten van Nederlandsch Oost-Indië.
No. 41.

a. Eiland Rotti. Boeka-baai. 1 : 30.000.
b. Zuidkust Rotti. 1 : 250.000.
c. Zuidkust Timor. Noimini-baai. 1 : 20.000.
d. Oostkust Rotti. Ankerplaats bij Tg. Manoeoi. 1 : 20.000.
's-Gravenhage, Juni 1900. Prijs *f* 0.25.

Mededeelingen op Zeevaartkundig gebied over Nederlandsch Oost-Indië, No. 20.
's-Gravenhage, Juni 1900.
Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

No. 130. Oostkust Borneo. Monden der Koetei Rivier (Mahakam) op 1 : 150.000 en Koetei Rivier van Noebi tot Tenggaroeng op 1 : 80.000.
's-Gravenhage, Juni 1900. Prijs *f* 1.65.
Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.
Door deze uitgave is *vervallen*:
Schetskaart van Nederlandsch Oost-Indië No. 28 en plan *a* van No. 32.

Verbeterblad op „Ned. krt." No. 23. Oostkust Sumatra, Monden der Palembang en Banjoe Asin Rivieren, 1 : 60.000. (op te plakken op genoemde „Ned. krt.")

Op aanvrage kosteloos te verkrijgen bij de Gebroeders Van Cleef, Spui 28a, 's-Gravenhage.

No. 121. Straat Mangkasar, Blad II, op 1 : 1.000.000.
Groote correctiën 1900.
's-Gravenhage, 1900. Prijs *f* 1.25.
Verkrijgbaar bij de Gebroeders Van Cleef, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Circulaires voor de Zeemacht.

B 200. Schepelingen in het bezit van brevet van kanonnier der 1e of 2e kl., *mogen niet overgaan* in de qualiteit van stoker.

B 201. Verbod tot het verkoopen van sterken drank door onderofficieren en minderen, hunne huisvrouwen of door tusschenpersonen ten behoeve van henzelven.
Tot het uitoefenen van eenige verdere nering door deze personen moet vergunning door den Vlootvoogd gegeven worden.

D 202. Verbod tot verbreken van de lakzegels op volt- en ampère-meters.

D 203. Tusschen Directeuren en Commandanten der Maritieme Directiën en de Commandanten van onder hunne bevelen zijnde buitenslands vertoevende schepen moet van de Marine-Code worden gebruik gebruik gemaakt. (Zie Circ. D 188).

A 204. De Hoofdcommies W. N. M. Huart zal *bij afwezigheid* van den Secretaris-Generaal, gerechtigd zijn tot teekenen namens den Minister van Marine. (Zie Circ. A 152).

O 205. Verlenging van den termijn nopens uitbetaling van fondsgelden aan onderofficieren der opgeheven qualiteiten tot 31 Dec. 1904. (Zie Circ. 109).

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

Mutatiën gedurende de maand Mei 1900.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
t. t. z. 2e kl.	R. W. Hartman . .	non-actief	in comm. d. Haag	16 Mei
id.	A. E. Matthijsen . .	op zijn verzoek eervol uit den zeedienst ontslagen		„
lborst 1e kl.	E. M. Wissmann. .	bevorderd tot luit. t. z. 2e kl.		„
ir. off. van gez. 1e kl.	Dr. O. Alers	chef hospit. W/o.	non-actief .	1 Juni.
id. 2e „	Dr. H. J. van Rhijn	hospit. W/o.	tijd. chef hosp. W/o.	„
v. gez. 1e „	S. Ruitinga.	non-actief . . .	Urania . . .	29 Mei.
v.adm. 2e „	J. R. J. de Raadt .	id.	id.	„
t. t. z. 2e „	W. Bunge	id.	tijd. off. v. pol. instit.	„
id.	C. M. Schaeffer. . .	eskader O.-I. .	non-actief . . .	28 April.
pt.-luit. t. z.	W. A. Mouton . . .	Cerberus ged. te Amsterd.	bij gereedm. „Kon. Regentes".	16 Mei.[1])
id.	A. M. Hoekwater .	non-actief . . .	Cerberus. . . .	„ [2])
t. t. z. 2e kl.	P. Landweer	Wachts. W/o.	non-actief . . .	„
id.	H. B. L. Braam . .	non-actief . . .	Wachts. W/o.	„
id.	D. E. van Dijk. . .	W/s. Amsterd.	in comm. d. Haag	„
id.	H. L. A. M. Camp.	non-actief . . .	W/s. Amsterd.	„
v. gez. 2e kl.	D. J. Vrijdag	hospit. W/o. .	non-actief . . .	1 Juni
id. 1e „	E. C. Lorentz. . . .	Reinier Claeszen	id.	„
id.	S. Overdiep.	non-actief. .	Reinier Claeszen	„
t. t. z. 2e „	J. B. M. ten Bosch	id.	in comm. d. Haag	1 Febr.
pt.-luit. t. z.	G. F. Tydeman . .	eskader O.-I. .	non-actief . . .	1 Mei.
id.	id.	non-actief. .	in comm. d. Haag	16 Mei.
t. t. z. 1e kl.	P. C. Swaan	eskader O.-I. .	non-actief . . .	24 April
id.	M. H. E. Sachse. .	1e off. W/s. Helvoet	Hadda . .	1 Juni [3])
id. 2e „	P. H. Gallé.	W/s. Helvoet .	id.	„
id. 1e „	G. K. graaf van Hogendorp . . .	id.	1e off. W/s. Helvoet	„
id. 2e „	C. A. Fock	non-actief . . .	W/s. Helvoet .	„ [4])
id.	A. M. Kan	id.	id.	„
-mach. 2e „	G. van Os.	gepensionneerd		16 Mei.
t. t. z. 2e „	L. A. C. Steffelaar.	non-actief . . .	Ever	16 Juni
id.	H. L. A. M. Camp.	id.	non-actief . . .	[5])
id.	A. A. Visser	id.	W/s. Amsterd.	17 Mei.

1) Eervol van het bevel ontheven. — Belast met het bevel. — 3) Belast met het .l. — 4) Op folio van Luit. t. z. 1e kl. — 5) Plaatsing aan boord Wachtschip Am- dam ingetrokken.

Luit. t. z. 1e kl.	L. J. Ginjoolen	Dept. v. Marine	non-actief	21 Mei.
id. 2e „	J. G. W. J. Eilerts de Haan	non-actief	Dept. v. Marine	„
id. 1e „	J. S. F. Gallay	is overleden op 5 April 1900.		
Kapt. ter zee	P. F. H. Volcke	eskader O.-I.	non-actief	5 Mei.
Dir.off.v. gez. 1e kl.	Dr. C. Alers	non-actief	bestemd voor O.-I.	7 Juli.[1]
Kapt. ter zee	J. J. de Bruijne	gepensionneerd		16 Mei.
Kapt.-luit. t. z.	W. Allirol	bevorderd tot	kapt. ter zee.	„
Luit. t. z. 1e kl.	J. M. P. Kluit	„ „	kapt.-luit. t. z.	„
id. 2e „	W. B. K. Boom	„ „	luit. t. z. 1e kl.	„
Adelborst 1e „	G. L. de Bruijne	„ „	id. 2e „	„
Luit. t. z. 2e „	E. Moens	Wachts. W/o.	non-actief	1 Juni.
id.	C. van der Burg	W/s. Amsterd.	id.	„
id.	T. J. Creijghton	Gier	id.	„
id.	W. F. van Erp Taalman Kip	non-actief	W/s. Amsterd.	„
id.	L. Kloos	Wachts. W/o.	Gier	„
id.	O. van Slooten	non-actief	Wachts. W/o.	„
id.	C. A. Brugman	Dolfijn	non-actief	„
id.	F. A. de Koning	Wachts. W/o.	Dolfijn	„
id.	Jhr. H.K.B. Rendorp	non-actief	Wachts. W/o.	„
Off. v. gez. 1e kl.	J. A. Rademaker	hospit. W/o.	non-actief	21 „
id.	Dr. E. J. Borgesius	non-actief	hospit. W/o.	„
id. 2e „	B. Roest	Zeehond	non-actief	1 „
id.	H. J. Dijkstra	non-actief	Zeehond	„
id.	D. J. Vrijdag	id.	bestemd voor O.-I.	7 Juli[2]
Luit. t. z. 2e kl.	R. van Leent	id.	W/s. Amsterd.	6 Juni.
Student	Dr. J. B. van Leent	benoemd tot off. v. gez. 2e kl.		1 „
Luit. t. z. 1e kl.	W. C. J. Smit	non-actief	Marnix	7 „ [3]
Off. v. gez. 2e „	Dr. J. B. van Leent	id.	hospit. W/o.	16 „
Kapt. ter zee	W. E. Hazenberg	hoofd v/h. vak v. uitrusting bij 's Rijks werf te Amsterd.	non-actief	30 „ [4]
id.	P. F. H. Volcke	non-actief	hoofd v/h. vak v. uitr. bij 's Rijks werf te Amsterdam	„

In de maand Juni.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 1e kl.	L. J. Ginjoolen	verg. verl. tot het in O.-I. waarnemen van eene part. betrekk. buiten het zeew. voor den tijd 1 jaar, ingaande 16 Juni 1900.		
id. 2e „	E. Maes	bevorderd tot	luit. t. z. 1e kl.	16 Juni
Adelborst 1e „	D. R. Schuitemaker.	id. „	id. 2e „	„
Adj.-administr.	P. A. Snellen van Vollenhoven	Zeeland	Noordbrabant.	„
Luit. t. z. 2e kl.	G. L. d'Abo	id.	non-actief	„

1) Vertrekt op 7 Juli 1900 naar O.-I. met het S.S. »Prins Hendrik". — 2) Vertrekt op 7 Juli 1900 naar O.-I. met het S.S. »Prins Hendrik". — 3) Gecommitteer naar Londen. — 4) Eervol van die betrekking ontheven.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
it. t. z. 2e kl.	D. R. Schuitemaker	Zeeland . . .	non-actief . .	16 Juni.
elborst 1e kl.	A. H. v. d. Mersch. .	id.	Kortenaer . . .	"
. v. gez. 1e "	Dr. P. Broekhoff. .	gepensionneerd		"
id. 2e "	L. A. C. van Wely	bevorderd tot off. v. gez. 1e kl.		"
id. 1e "	J. A. Rademaker. .	non-actief	bestemd voor O.-I. .	7 Juli.[1]
id. 2e "	B. Roest	id.	id.	" [2]
pt.-luit. t. z.	H. G. J. Wolterbeek	Zeehond	non-actief . . .	19 Juni.
id.	C. J. G. de Booij. .	non-actief . . .	Zeehond	"
id.	W. J. de Bruijne. .	Sommelsdijk .		[3]
id.	H. G. J. Wolterbeek	non-actief . . .	Sommelsdijk .	[4]
pt. ter zee .	A. C. v. d. Sande Lacoste	Neptunus dir.	W/o. belast met de zeemilitie	30 Juni.[5]
it. t. z. 1e kl.	S. Woldringh. . . .	1e off. Neptunus	non-actief . .	"
id.	J. F. Nijland	Neptunus . .	Wachts. W/o.	"
id. 2e "	C. F. Pabst.	id.	non-actief . . .	"
id.	P. A. Bik	id.	id.	"
id.	id.	non-actief . . .	Gier	14 Juli.
id.	G. Hoogenraad . . .	Neptunus . . .	non-actief . . .	30 Juni.
id.	F. A. Smit Kleine.	id.	id.	"
id.	id.	non-actief . . .	Bellona.	14 Juli.
id.	P. A. van Rees. . .	Neptunus . . .	non-actief . . .	30 Juni.
id.	R. F. Muschart. . .	id.	id.	"
id.	id.	non-actief . . .	Hefring	14 Juli.
pt. marin. .	J. A. Gauw	Neptunus . .	korps . . .	30 Juni.
luit. id.	C. Berdenis van Berlekom	id.	id.	"
id.	J. A. H. L. bar. Melvill van Carnbee	id.	id.	"
" id.	C. R. v. Blijenburgh	id.	W/s. Helvoet .	"
id.	H. Willems	id.	korps	"
f. v. gez. 1e kl.	Dr. J. C. H. H. Mackay	id.	hosp. W/o. . .	"
f. v. adm. 1e "	W. G. L. Brunings	id.	non-actief . . .	"
id. 2e "	F. M. Schreuders. .	id.	id.	"
it. t. z. 2e "	L. Kloos.	Gier	Bellona . . .	14 Juli.
id.	J. C. F. Hooijkaas .	Hefring	id.	"
id.	M. K. Medenbach .	Bellona . . .	non-actief . . .	"
id.	N. Maats	id.	R. Claeszen . .	"
luit. marin.	J. W. Wijnands . .	Zeeland	korps.	30 Juni.
id.	P. S. Groen.	Buffel	Zeeland	"
" id.	J. Oele	W/s. Helvoet .	Wachts. W/o.	"
id.	V. F. M. IJssel de Schepper	korps.	Buffel.	"
pt.-luit. t. z.	G. F. Tydeman . .	in comm. d. Haag	ged. te A/dam	16 Juli.

1) 7 Juli 1900 naar Oost-Indië vertrokken. — 2) 7 Juli 1900 naar Oost-Indië rtrokken. — 3) Eervol van het bevel ontheven met ingang van den dag, volgende dien, waarop zijn vervanger te Curaçao zal zijn aangekomen. — 4) Belast met het vel met ingang van den dag, volgende op dien, waarop hij te Curaçao zal zijn aankomen. — 5) Eervol van het bevel ontheven.

437

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 1e kl.	L. J. Ginjoolen . . .	behoudt No. 107 in de ranglijst		
Off.-machin. 2e „	C. Wäkerlin.	ged. te Vlissingen	ged. te A/dam	30 Juni
Luit. t. z. 2e kl.	C. J. J. de Neve . .	non-actief. . .	Marnix (Hydra)	21 „
Kapt.-luit. t. z.	H. Backer.	id.	in comm. d. Haag	3 Juli
id.	J. Bollaan.	Koningin Emma	non-actief . .	23 Juni[1]
Luit. t. z. 1e kl.	J. W. Termijtelen .	1e off. id.	id.	„
id.	A. W. graaf van Hogendorp.	Koningin Emma	id.	„
id. 2e „	H. W. A. Brans . .	id.	id.	„
id.	G. C. M. Kolff . . .	id.	id.	„
id.	A. E. Thierens. . .	id.	id.	„
id.	J. A. Wichers Hoeth	id.	id.	„
id.	E. M. J. Chevalier.	id.	id.	„
id.	A. ten Broecke Hoekstra	id.	id.	„
Adelborst 1e „	J. F. Osten	id.	id.	„
id.	J. van Engelenburg	id.	id.	„
id.	A. E. van Dishoek	id.	id.	„
id.	H. A. Romswinckel	id.	id.	„
id.	C. F. Balsem	id.	id.	„
id.	F. A. Buddingh . .	id.	id.	„
Off. v. gez. 1e „	J. D. Brijan.	id.	id.	„
id. 2e „	H. Kruijne	id.	id.	„
Off. v. adm. 2e „	L. J. Mouton	id.	id.	„
Luit. t. z. 2e „	J. H. Ketjen	bevorderd tot luit. t. z. 1e kl.		1 Juli
Adelborst 1e „	J. H. Holtappel . .	id. „	id. 2e „	„
Luit. t. z. 1e „	J. A. L. v. d. Bosch .	op zijn verzoek eervol uit den zeedienst ontslagen		1 Aug.
id.	S. F. Nolst Trenité	eskader O.-I. .	non-actief . . .	16 Juni
id. 2e „	C. J. P. Zaalberg .	Zeehond	id.	25 „
id.	O. van Slooten . . .	Wachts. W/o.	Zeehond	„
id.	P. A. van Rees . .	Neptunus . . .	Wachts. W/o.	„
Off. v. gez. 2e „	J. H. Roelants . . .	non-actief . . .	Noordbrabant.	19 Juli
Luit. t. z. 2e „	W. Bunge	off. v. pol. instit.	Wachts. W/o.	26 Juni
id.	L. Hamming	non-actief . .	off. v. pol. instit.	„
Off.-mach. 1e „	J. Smit	Werf W/o. . .	dept. v. Marine	1 Juli
id.	N. H. Klaassen. . .	torped.-atelier W/o.	id.	23 „
id.	J. Jongkees	torp.-atelier Helvoet	Werf W/o.	1 „
id.	A. Jongkees.	dept. v. Marine . .	belast met de betrekk. v. inspect. van den Marine Stoomvaartdienst. .	„
Luit. t. z. 1e kl.	J. F. Graadt van Roggen	dept. van marine . .	non-actief	1 Aug.
id.	Jhr. H. L. Quarles van Ufford	non-actief. . .	dept. v. marine.	27 Juli
Off. v. adm. 2e „	P. M. Schreuders .	Neptunus . . .	Wachts. W/o.	30 Juni

1) Eervol van het bevel ontheven. — 2) Onder intrekking van zijne non-activiteitstelling met 30 Juni 1900. — 3) Onder intrekking van zijne non-activiteitstelling met 30 Juni 1900.

INHOUD:

Eenige opmerkingen over: Beschouwingen over Zeetactiek, door D. E. Keus, door W. 437
Een waarschuwend woord, door een Luitenant ter zee der 2e klasse 445
Kantteekeningen, door J. P. van Rossum 452
Statistische opgaven omtrent den gezondheidstoestand van verschillende zeemogendheden. — VII. N.-Amerikaansche, VIII. Deensche, IX. Russische Marine, door Dr. J. A. Portengen. (*Met een kaart*) 467
Nogmaals het aandeel van de marine in de verdediging van de Citadel van Antwerpen, door F. E. M. 469
Uit den krijgsraad, door Justitia. — (*Vervolg*) 470
Een en ander omtrent eene nieuwe veldtenue voor de infanterie... 474
Kan de zeeofficier iets doen tot versterking van het Nederlandsch element in den vreemde? door J. A. v. d. Star 479
Traité de nomographie, door F. J. Vaes. (*Vervolg*) 482
Nog eens de gymnastische oefeningen speciaal aan boord Hr. Ms. „Neptunus", door P. S. Groen 522
Marine-Jachtclub 524
Hr. Ms. „Zeeland" in West-Indië en terug naar Nederland 532
Uniformverandering 539
Hr. Ms. „Friesland" te Lourenço Marques. (*Vervolg*) 540
Mededeelingen aan de lezers 543
Uit de pers 544

Nederland. Beweging der vloot, 559. Namen nieuwe torp.b. 560. Telegraphie zonder draad 560. — *Brazilië*. Pantsersch. Marshal Deodoro 561. — *Duitschland*. Te w. de 100e torp.b. en torp.j. Strale 561, record kolenladen 561, proeft. torp.b. S 90 en 91, 561, nieuwe vlootwet 561, te w. pantersch. Vittelsbach 562. — *Engeland*. Te w. torp.j. Myrmidon en Tiger 562, proeft. Denbaw 562, Viper overgen. 562, Falmouth torp.station 562, schietpr. Belle-Isle 562, distilleerschepen 562, kolenuitv. 563, machine averij torp.-j. Osprey 563, schietpr. op torp. a. b. Belle Isle 563, voordr. hoofdingenieur Yates over nieuwe scheepstypen 563, rep. bij Belleville-ketels 563, vervangen maxim-kns. 564, gesch. a.b. Implacable 564, fabr. pantserpl. 564, reis Europa 564. — *Frankrijk*. Proeft. kr. Chateaurenault, Infernet en torp.b. no. 215, 564, afsch. torp. 15", 564, reizen Charlemagne en Gaulois 565, te w. gep. kr. Montcalm 565, nieuw kn. voor torp.b., 565, torp. proeven 565, fabr. snelv. gesch. 565. — *Italië*. Proeft. torp.j. Lampo en torp.b. Pellicane 566, pantsersch. Amalfi en Genova 566. — *Japan*. Reorg. leger 566. — *Noorwegen*. Pantserpl. voor pantsersch. Norge en Ejdisvold 568. — *Rusland*. Te w. kr. Pobieda en Aurora 568, proeft. Warjag 568. — *Ver. Staten*. Aanb. onderz. booten 568, stranden Oregon 568, marine-station op Hawaii 569, springen staaldr.kanon 568, gesch. voor schietkatoen granaten 569. — *Zweden*. Aanbouw 569. — Errata.

Korte mededeelingen 559
Boekaankondiging 570
Aankondigingen 571
Mededeelingen van wege het Departement van Marine 572

De plaatsing van stukken sluit niet in, dat de Redact zich met de daarin uitgedrukte denkbeelden vereenigt.

15e Jaargang 1900—1901. Vierde Aflevering. — 15 September.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.

ONDER REDACTIE VAN:

J. ALBARDA, J. J. RAMBONNET, A. MERKUS, O. VAN LENNEP,
G. FAASSEN, J. A. BLAND VAN DEN BERG, J. P. QUÉPIN, (*secretaris*).

TE HELDER:
C. DE BOER Jr.

NAAR OOST-INDIË wordt dit blad [illegible] verzonden. De verzending [illegible]

4— 15 Sept

VERTERING VAN CONDENSORPIJPJES EN VAN ROODKOPEREN PIJPEN, WAARDOOR ZEEWATER VLOEIT.

Van twee groote stoomvaartmaatschappijen ontving ik nog opgave van eenige feiten, op bovenstaand onderwerp betrekking hebbende en waarvan ongetwijfeld met belangstelling zal worden kennis genomen door hen, die met mij verlangend uitzien naar afdoende voorbehoedmiddelen tegen deze kwaal.

Stoomschip 11. In Februari 1892 vertrok dit schip, na van een nieuwe machine en van nieuwe ketels voorzien te zijn, van hier. Gedurende de reis moest herhaaldelijk gestopt worden voor lekke *condensorpijpjes.* Bij terugkomst van het schip werden de lekke pijpjes uitgenomen en onderzocht, waarbij bleek, dat zij plaatselijk verteerd waren en hier en daar gaatjes vertoonden. Aanhoudend bleven zich dezelfde verschijnselen voordoen, tot in April 1896 al de condensorpijpjes werden uitgenomen en vervangen door nieuwe *geheel vertinde* pijpjes. Na dien tijd is geen last meer ondervonden van vertering van condensorpijpjes.

Aan de *roodkoperen* pijpen is nimmer eenig spoor van vertering te bemerken geweest.

Dit schip heeft electrische verlichting, enkeldraadsysteem. Hierbij is nog de volgende bijzonderheid van belang.

Toen bij de nieuwe machine aanvankelijk last van vertering van condensorpijpjes werd ondervonden, werd als proef de hulpcondensor voorzien van condensorpijpjes volgens mededeeling, afkomstig uit de oorspronkelijke machine en waarbij zich nooit vertering had voorgedaan. In den hulpcondensor van de nieuwe machine bleken echter deze pijpjes even spoedig te verteren als de andere.

Stoomschepen 12 en 13. Deze schepen sedert 1890 in de vaart, hebben geen last gehad van vertering van *condensorpijpjes*, wel enkele malen van de *roodkoperen* pijpen, waardoor zeewater gaat, echter in zeer geringe mate.

Deze schepen hebben eveneens electrische verlichting en enkeldraadsysteem.

Stoomschip 14. Dit schip is sedert 1894 in de vaart. Hierbij heeft zich geen vertering van *condensorpijpjes* voorgedaan. Meermalen was er echter vertering van *roodkoperen* pijpen. Deze is intusschen gaandeweg verminderd, zoodat zij thans geheel is opgehouden.

Ook dit schip heeft electrische verlichting en enkeldraadstelsel.

Stoomschip 15 is sedert 1896 in de vaart. Het vertoont sporadisch eenige vertering van *condensorpijpjes.* De vertering van *roodkoperen* pijpen, waardoor zeewater stroomt, is hier buitengewoon sterk geweest. Maar gaandeweg vermindert deze kwaal.

De verlichting is weder electrisch, maar met dubbeldraadsysteem.

Stoomschip 16, dat sedert 1898 in de vaart is, heeft aanhoudend veel last gehad van vertering van *condensorpijpjes* en van pakkingmoertjes van die pijpjes, en ook van de *roodkoperen* pijpen. Na drie reizen heen en terug, werden de condensorpijpjes vervangen door nieuwe *geheel vertinde* pijpjes en na dien tijd is geen vertering merkbaar, noch aan de pijpjes, noch aan de pakkingmoertjes. Ook vermindert geleidelijk de vertering van de roodkoperen pijpen. Achter de buitenboordsafsluiters waren bakken met zinken blokken geplaatst, waarlangs al het zeewater, dat door de pijpjes gevoerd werd, moest passeeren. Deze voorzorgsmaatregel schijnt evenwel geen nut gehad te hebben. Op dit schip was de vertering erger dan op eenig ander schip van deze Maatschappij.

De verlichting is electrisch met dubbeldraadsysteem.

Stoomschip 17 is sedert Januari 1898 in de vaart. Hier deed zich geen vertering van *condensorpijpjes* voor, daarentegen vrij sterke vertering van de *roodkoperen* pijpen. Thans vermindert dit gebrek.

De verlichting en het draadsysteem als bij N°. 16.

Stoomschip 18. Dit stoomschip, sedert Augustus 1899 in de vaart en voorzien van electrische verlichting en dubbeldraadstelsel, bleef tot nu toe vrij van vertering zoowel van condensorpijpjes als van roodkoperen pijpen.

Bij al de stoomschepen, van de tweede bovenbedoelde stoomvaartmaatschappij welke vóór 1891 werden gebouwd, deed zich het vallen van gaten in de *roodkoperen* zeewaterleidingen veel-

vuldig voor; alleen *stoomschip* 19 maakte daarop een gunstige uitzondering. Dit schip heeft geen electrische verlichting, terwijl alle andere voorzien zijn van electrische verlichting met enkeldraadsysteem.

Het *stoomschip* 19 is bovendien een *gekoperd* compositieschip.

Op de *stoomschepen* 20 *en* 21 was de invreting van de inlaat-circulatiebuizen zoo sterk, dat deze pijpen reeds binnen een jaar moesten worden vernieuwd. Een gedeelte van de roodkoperen inlaat-circulatiepijp van *stoomschip* 20 werd aan den leverancier, de bekende Engelsche firma D. te Manchester, opgezonden, die daarover in Januari 1892 o. a. rapporteerde..... „The corrosion may have very well been due to the action of „seawater".... „We have made inquiries from friends but „without further light..... We have not previously had more „than two or three cases of corroded pipes under our notice.... „The copper is all right".

Dit verteren van *roodkoperen* zeewaterleidingen is ongeveer 1½ jaar blijven voortgaan. Daarna is de kwaal nagenoeg opgehouden en zij komt thans slechts sporadisch voor en bijna uitsluitend op die schepen, welke veel over de bank gaan en waarvan de huid dus dikwijls gedeeltelijk zonder verf is.

Op geen der hier bedoelde schepen had men last van vertering van de *condensorpijpjes*.

Na 1891 werden gebouwd de volgende stoomschepen, allen van electrisch licht voorzien.

Stoomschip 4, aanvankelijk met enkeldraadstelsel, later veranderd in dubbeldraadstelsel.

Stoomschip 22 als boven N°. 4.

Stoomschepen 23, 24, 25, 26, 27 en 28 allen met dubbeldraadstelsel.

Op al deze schepen werd in den eersten tijd last ondervonden van het wegteren van *roodkoperen* zoutwaterleidingen, vooral op de schepen 4, 22, 25 en 27. Op de beide laatstgenoemde komt deze vertering nog steeds voor. Het stoomschip 4 is het eenige schip dezer Maatschappij, waar bovendien de *condensorpijpjes* zoo sterk verteerden, dat men genoodzaakt was, vijf maanden na de indienststelling alle condensorpijpjes uit te nemen en door nieuwe te vervangen (zie „Marineblad" 2ᵉ afl. van dezen jaarg.). Dit stoomschip heeft een gietijzeren condensor. Bij onderzoek van de uitgenomen pijpjes bleek, dat de vertering vanaf de zeewaterzijde had plaats gehad en dat zich in de nabijheid van die weggeteerde plaatsen blauwachtige lijnen vertoonden als beschreven in „Marineblad", 1ᵉ afl. van dezen jaarg.

De nieuw ingezette pijpjes, door denzelfden fabrikant geleverd en reeds ongeveer 3 jaar in gebruik, gaven geen last.

Op de *stoomschepen* 22, 23, 25 en 27 geven verder de

muntzmetalen tapeinden, pompslangeinden van donkey's enz. welke met zeewater in aanraking komen veel moeite. Het muntzmetaal neemt binnen korten tijd een kleur aan als van roodkoper en verliest alle sterkte.

J. H. Beucker Andreæ.

SCHIJFSCHIETEN MET HET GEWEER OP KORTE BANEN EN VERKLEINDE SCHIJVEN.

(*Met 54 schijfbeelden*).

In Mei en Juli j.l. werden onder leiding van ondergeteekende schietproeven gehouden om te onderzoeken of de theorie over dat onderwerp in een der vorige afleveringen van het „Marineblad" ontwikkeld in de practijk uitvoerbaar was.

Dit kan alleen blijken door op denzelfden dag, dus onder nagenoeg gelijke omstandigheden, door een zelfden schutter achtereenvolgens te doen schieten op den waren afstand op de schijf van de ware grootte en op 200 en 100 M. op de voor die afstanden evenredig verkleinde schijven.

De schijven op de korte banen waren als volgt ingericht. De figuur van de ringschijf, naar den afstand evenredig verkleind, was op het papier, waarop de modelschijven gedrukt worden, geteekend; op een afstand gelijk aan de verheffing in de baan van den waren afstand op den afstand waarop geschoten werd daarboven, waren een figuur en de ringen eveneens evenredig verkleind aangebracht. De figuur waarop gericht werd, dus de onderste was geteekend overeenkomstig die op de model-ringschijf, terwijl van de bovenste figuur alleen de omtrek was aangegeven.

Van de „richtschijf" waren de ringen weggelaten om verwarring bij het aanwijzen te voorkomen bij die schijven, waar ze van richt- en „trefschijf" door elkander loopen.

Aangezien het bij de proeven voor den schutter van het grootste gewicht was om de plaats waar getroffen was duidelijk te zien, werden de schoten in de verkleinde schijf gevallen op een modelschijf op de overeenkomstige plaats aangewezen.

De afmetingen der verkleinde schijven mogen verder blijken uit onderstaande tabel.

Schijf		Afmetingen der richt- en trefschijf elk afzonderlijk in cM.		Straal der roos in mM.	Verheffing volgens reglement in cM.	Hoogte van het geheele stel schijven in cM.	Opmerkingen.
voor	op	hoogte.	breedte.				
M.							
500	100	34	30	12	65	99	(1) Kan, wanneer onder en boven 4 cM. wordt afgeknipt, op het model schijfraam geplakt worden.
„	200	68	60	24	110	178 (1)	(2) Te groot voor het model schijfraam en dus bij enkele inrichtingen onbruikbaar.
„	300	102	90	36	122	224 (2)	
400	100	42.5	37.5	15	43	85.5	
„	200	85	75	30	65	150	
„	300	127.5	112.5	45	55	282.5 (2)	
300	100	56.6	50	20	24	80.6	
„	200	113.3	100	40	28	153.3	

In Mei werd geschoten voor den afstand van 500 M. door een sergeant-scherpschutter [1]) uit 5 geweren, gemerkt No. 1—5, eerst op den waren afstand en daarna op 200 en 100 M. op verkleinde schijven.

Het weer was ongunstig met regenvlagen, de wind hevig, vóór-rechts in de baan en deze ongunstige omstandigheden deden haar invloed meer gevoelen, naarmate men op grooteren afstand van de schijf verwijderd was, want daar de wind rechts-voor over de duinen kwam was de schutter meer beschut naarmate hij dichter bij die duinen lag, en had de wind op de korte afstanden minder invloed op de baan van het projectiel.

Er werd geschoten liggend opgelegd, ik zelf bevond mij in den waarnemingspost.

De schutter had de instructie zoolang naar het mikpunt te zoeken, totdat ik oordeelde dat het goede gevonden was, welk mikpunt hij dan op een flobertschijfje aanteekende en daarop blijvende richten, deed hij nog 4 schoten. De in de schijfbeelden aangegeven schoten zijn daarvan het resultaat. Van alle figuren zijn die gemerkt *a* de beelden op den waren afstand, die gemerkt *b* op 200 M. en die gemerkt *c* op 100 M.

De waarden der schoten zijn in de onderstaande tabellen aangegeven, het + in de figuren stelt voor elke serie schoten het mikpunt voor.

Gemakshalve zijn in de figuren de cijfers der ringen en de poppen weggelaten.

---

1) De sergeant der mariniers A. A. Elzinga, gedetacheerd aan het K. I. v. d. M.

Geweer.	Op 500 M. schot.	Aantal punten.	Totaal.	Op 200 M. schot.	Aantal punten.	Totaal.	Op 100 M. schot.	Aantal punten.	Totaal.
	fig. 1*a*.			fig. 1*b*.			fig. 1*c*.		
No. 1	No. 1	11		No. 1	9		No. 1	10	
	„ 2	4		„ 2	8		„ 2	9	
	„ 3	6		„ 3	7		„ 3	7	
	„ 4	8		„ 4	11		„ 4	2	
	„ 5	12	41	„ 5	10	45	„ 5	4	32
	fig. 2*a*.			fig. 2*b*.			fig. 2*c*.		
No. 2	No. 1	10		No. 1	11		No. 1	12	
	„ 2	8		„ 2	5		„ 2	1	
	„ 3	10		„ 3	10		„ 3	5	
	„ 4	6		„ 4	3		„ 4	3	
	„ 5	6	40	„ 5	9	37	„ 5	6	27
	fig. 3*a*.			fig. 3*b*.			fig. 3*c*.		
No. 3	No. 1	10		No. 1	10		No. 1	10	
	„ 2	9		„ 2	5		„ 2	6	
	„ 3	4		„ 3	5		„ 3	4	
	„ 4	8		„ 4	7		„ 4	8	
	„ 5	10	41	„ 5	3	30	„ 5	7	35
	fig. 4*a*.			fig. 4*b*.			fig. 4*c*.		
No. 4	No. 1	11		No. 1	8		No. 1	11	
	„ 2	10		„ 2	1		„ 2	7	
	„ 3	9		„ 3	2		„ 3	1	
	„ 4	7		„ 4	7		„ 4	11	
	„ 5	8	45	„ 5	4	22	„ 5	7	37
	fig. 5*a*.			fig. 5*b*.			fig. 5*c*.		
No. 5	No. 1	9		No. 1	12		No. 1	10	
	„ 2	11		„ 2	7		„ 2	10	
	„ 3	9		„ 3	2		„ 3	2	
	„ 4	10		„ 4	7		„ 4	3	
	„ 5	8	47	„ 5	10	48	„ 5	2	27

Wat het aantal punten betreft is dus in de meeste gevallen een voldoend aantal behaald en hoewel het te verwachten was, dat, naarmate de schutter op korteren afstand van de schijf gelegen was, de mikpunten zich naar laag links moesten verplaatsen, zijn die in de figuren 3*c*, 4*b* en 4*c* voor de practijk, de wind voor in komende, ongeschikt om den man een juist denkbeeld omtrent de werkelijkheid te geven.

Daar de sergeant dien dag verder door dienst verhinderd was te blijven schieten, schoot ik zelf met de geweren 1, 2 en 3 met het vizier voor 400 M. op 400, 200 en 100 M. schijfbeelden met onderstaanden uitslag.

Geweer.	Op 400 M. schot.	Aantal punten.	Totaal.	Op 200 M. schot.	Aantal punten.	Totaal.	Op 100 M. schot.	Aantal punten.	Totaal.
	fig. 6*a*.			fig. 6*b*.			fig. 6*c*.		
No. 1	No. 1	10		No. 1	9		No. 1	9	
	„ 2	8		„ 2	7		„ 2	7	
	„ 3	9		„ 3	8		„ 3	6	
	„ 4	7		„ 4	9		„ 4	9	
	„ 5	8	42	„ 5	7	40	„ 5	8	39
	fig. 7*a*.			fig. 7*b*.			fig. 7*c*.		
No. 2	No. 1	11		No. 1	9		No. 1	9	
	„ 2	9		„ 2	8		„ 2	10	
	„ 3	9		„ 3	12		„ 3	9	
	„ 4	8		„ 4	7		„ 4	11	
	„ 5	9	46	„ 5	9	45	„ 5	12	41
	fig. 8*a*.			fig. 8*b*.			fig. 8*c*.		
No. 3	No. 1	10		No. 1	7		No. 1	9	
	„ 2	11		„ 2	10		„ 2	9	
	„ 3	8		„ 3	10		„ 3	11	
	„ 4	9		„ 4	5		„ 4	8	
	„ 5	7	45	„ 5	7	39	„ 5	9	46

De tijd om met de 5 geweren te schieten ontbrak.

Hier zien we de mikpunten zich verplaatsen naar laag links en wel zoodanig, dat ze alle in de schijf blijven en voor de practijk goed gelegen zijn, niettegenstaande het ongunstige weer.

Tijdens de proeven in Juli was het weêr gunstiger, de wind kwam voor in en een weinig van rechts. Met 5 geweren, die we *a*—*e* zullen noemen (want dit waren andere) werd door den zelfden sergeant geschoten op 400, 200 en 100 M. met het vizier van 400 M. met het volgende resultaat.

Geweer.	Op 400 M. schot.	Aantal punten.	Totaal.	Op 200 M. schot.	Aantal punten.	Totaal.	Op 100 M. schot.	Aantal punten.	Totaal.
	fig. 9*a*.			fig. 9*b*.			fig. 9*c*.		
a	No. 1	11		No. 1	10		No. 1	12	
	„ 2	7		„ 2	11		„ 2	9	
	„ 3	8		„ 3	9		„ 3	8	
	„ 4	8		„ 4	8		„ 4	10	
	„ 5	8	42	„ 5	7	45	„ 5	9	48
	fig. 10*a*.			fig. 10*b*.			fig. 10*c*.		
b	No. 1	11		No. 1	10		No. 1	11	
	„ 2	7		„ 2	10		„ 2	10	
	„ 3	11		„ 3	6		„ 3	12	
	„ 4	11		„ 4	8		„ 4	7	
	„ 5	8	48	„ 5	10	44	„ 5	9	49
	fig. 11*a*.			fig. 11b.			fig. 11*c*.		
c	No. 1	11		No. 1	10		No. 1	10	
	„ 2	6		„ 2	8		„ 2	10	
	„ 3	10		„ 3	11		„ 3	8	
	„ 4	8		„ 4	7		„ 4	7	
	„ 5	9	44	„ 5	10	46	„ 5	10	45
	fig. 12*a*.			fig. 12*b*.			fig. 12*c*.		
d	No. 1	11		No. 1	10		No. 1	11	
	„ 2	9		„ 2	10		„ 2	11	
	„ 3	9		„ 3	11		„ 3	8	
	„ 4	11		„ 4	8		„ 4	8	
	„ 5	8	48	„ 5	10	49	„ 5	9	47
	fig. 13*a*.			fig. 13*b*.			fig. 13*c*.		
e	No. 1	10		No. 1	10		No. 1	10	
	„ 2	9		„ 2	9		„ 2	10	
	„ 3	8		„ 3	11		„ 3	7	
	„ 4	11		„ 4	7		„ 4	12	
	„ 5	9	47	„ 5	11	48	„ 5	11	50

Wanneer we hier de ligging der mikpunten op den waren afstand vergelijken met die op de korte banen, dan zien we dat slechts een geringe verplaatsing is waar te nemen en het dus voor den schutter, wat het richten betreft, geen verschil oplevert of hij op den waren afstand op de modelschijf of op de korte baan op de verkleinde schijf richt, terwijl het aantal pun-

ten, dat op de verschillende afstanden behaald werd een merkwaardige overeenkomst vertoont.

Het zien van het doel, de ligging van het mikpunt en de verkregen uitkomsten bij het schieten zijn op de korte banen, onverschillig of die 200 of 100 M. lang zijn, gelijk aan die op den waren afstand.

Met dezelfde geweren werd nu geschoten op 300, 200 en 100 Meter met het standvizier. De uitslag was als volgt:

Geweer.	Op 300 M. schot.	Aantal punten.	Totaal.	Op 200 M. schot.	Aantal punten.	Totaal.	Op 100 M. schot.	Aantal punten.	Totaal.
	fig. 14*a*.			fig. 14*b*.			fig. 14*c*.		
a	No. 1	11		No. 1	12		No. 1	11	
	„ 2	9		„ 2	9		„ 2	8	
	„ 3	12		„ 3	7		„ 3	8	
	„ 4	11		„ 4	9		„ 4	8	
	„ 5	9	52	„ 5	8	45	„ 5	10	45
	fig. 15*a*.			fig. 15*b*.			fig. 15*c*.		
b	No. 1	11		No. 1	11		No. 1	11	
	„ 2	12		„ 2	9		„ 2	9	
	„ 3	9		„ 3	11		„ 3	9	
	„ 4	10		„ 4	10		„ 4	12	
	„ 5	10	52	„ 5	11	52	„ 5	9	50
	fig. 16*a*.			fig. 16*b*.			fig. 16*c*.		
c	No. 1	12		No. 1	11		No. 1	10	
	„ 2	11		„ 2	11		„ 2	10	
	„ 3	11		„ 3	10		„ 3	11	
	„ 4	11		„ 4	9		„ 4	8	
	„ 5	12	57	„ 5	9	50	„ 5	10	49
	fig. 17*a*.			fig. 17*b*.			fig. 17*c*.		
d	No. 1	11		No. 1	12		No. 1	12	
	„ 2	10		„ 2	11		„ 2	11	
	„ 3	11		„ 3	11		„ 3	12	
	„ 4	10		„ 4	10		„ 4	12	
	„ 5	12	54	„ 5	10	54	„ 5	10	57
	fig. 18*a*.			fig. 18*b*.			fig. 18*c*.		
e	No. 1	11		No. 1	12		No. 1	11	
	„ 2	10		„ 2	11		„ 2	12	
	„ 3	10		„ 3	10		„ 3	10	
	„ 4	11		„ 4	12		„ 4	9	
	„ 5	9	51	„ 5	9	54	„ 5	10	52

Aantal treffers en ligging der mikpunten op den waren afstand en op de korte banen met elkander vergelijkende meenen wij hier verder commentaar overbodig te mogen achten en kunnen wij dus constateeren, *dat de werkelijkheid bij deze methode van schieten op de meest volmaakte wijze wordt nagebootst.*

Tot mijn grooten spijt was ik niet meer in de gelegenheid de proef voor 500 Meter te doen herhalen, want bij gunstiger weder stel ik mij voor, dat, te oordeelen naar de uitkomsten op 400 en 300 Meter, de resultaten in dat geval hadden doen zien, dat voor dien afstand deze methode voor de practijk ook geschikt zou zijn gebleken.

Naar aanleiding der genomen proeven meen ik te mogen beweren, dat deze methode om op korte banen het schieten te beoefenen, als stond de schutter op grooten afstand van de schijf, het beste hulpmiddel is om de volgende redenen:

1e. De schutter ziet het doel op de korte baan even groot als in de werkelijkheid en leert dus richten op doelen, die zich hoe langer hoe minder duidelijk aan zijn oog vertoonen, hetgeen niet het geval is, wanneer men van hem een grooter aantal punten eischt op de zich duidelijk voordoende schijf op den korten afstand.

2e. De schutter schiet met dezelfde munitie, die hem in de werkelijkheid verstrekt wordt en gewent dus aan den terugstoot, die wel is waar bij de tegenwoordige geweren geringer is dan bij de oudere soorten, maar toch vooral bij langdurig schieten merkbaar blijft.

3e. Het is veel gemakkelijker om op een groote schijf op korten afstand een hooger aantal punten te behalen dan op grooten afstand aan geringere eischen te voldoen, zoodat door eerstgenoemde methode aan de werkelijkheid zeker wordt te kort gedaan.

Men verlieze echter niet uit het oog, dat deze methode, zoowel als alle andere op dat gebied, slechts een hulpmiddel moet blijven om op die banen waar de gelegenheid ontbreekt om op grootere afstanden te schieten, het vuur op die afstanden te vervangen, want de groote invloed van den wind dwars door de baan op de tegenwoordige lange projectielen doet zich op de korte afstanden niet zoo sterk gevoelen als op de grootere.

G. Faassen.

EEN EN ANDER OVER DE TENTOONSTELLING VAN HET ZEEWEZEN TE 's-GRAVENHAGE.

Deze tentoonstelling den 16 Juli j.l. op plechtige wijze door H. M. onze geëerbiedigde Koningin geopend, bevat in een betrekkelijk kleine ruimte een uitgezochte verzameling van het vele op allerlei gebied, wat in ons land en het buitenland met betrekking tot ons zeewezen voorhanden was.

Niet alles kon worden opgenomen; met het oog op de beschikbare plaats moest een keus gedaan worden. En dat over 't algemeen die keuze eene goede was, daarvan kan elk zich overtuigen, die slechts eenige uren wil gebruiken om deze tentoonstelling te bezoeken.

Hulde voor wat er gedaan is, aan het bestuur! Evenwel, om een goed overzicht te kunnen geven van al wat daar te zien en te bestudeeren valt, voor dengene, die zijn vaderland en geschiedenis lief heeft, daarvoor is een meer geregeld bezoek noodig, dan steller dezes in de gelegenheid was, aan het paleis op 't Voorhout te brengen.

De lezer vergeve dus de vele leemten, die dit verslag zullen aankleven.

De tentoonstelling loopt vanaf de vroegste tijden tot 1795, de Bataafsche republiek, en de belangrijkste zaken zijn uit ons heldentijdperk: de 17ᵉ eeuw. Uit de vroegste tijden zijn slechts enkele dingen bijeen gebracht. Hoewel reeds in de tijden der Romeinen en in de Grafelijke tijdperken de Nederlanders ter zee voeren en handel dreven, en ook in de Middeleeuwen onze Geschiedenis rijk is aan zeegevechten, meestal in onze binnenwateren geleverd, zooals de slag bij Zierikzee tegen de Vlamingen, 1304, begint toch eigenlijk de Geschiedenis van ons Zeewezen met onzen grooten worstelstrijd tegen Spanje, met de Watergeuzen.

Zoo vindt men op deze tentoonstelling een oud perkamenten handschrift van Emo en Menko, waarin de heldendaden van de Friezen beschreven worden in Graaf Willem I van Holland's tocht naar Damiate, nadat hij zich van het rustig bezit van zijn graafschap verzekerd had door de gevangenzetting van zijn nicht, Gravin Ada op de Burgt van Texel. De herinneringen uit deze tijden zijn meest door boeken en schrifturen vertegenwoordigd. Het ware moeilijk geweest hiervan voorwerpen te verzamelen, of het hadden de beroemde Damiaatjes uit Haarlems hoofdkerk moeten zijn, gesteld dit nog de oorspronkelijke waren.

Eerst met de Geuzen begint men meer tastbare herinneringen te krijgen uit lang vervlogen jaren, toen dat volkje van boter, het schrikbewind van een Filips moede, Alva uit de handen

glipte, en „om Lant, om Luyt gebracht", op zee den meedoogenloozen strijd aanving tegen de machtige Spaansche galjoenen. Verwoed werd er toen gestreden, geen kwartier gegeven, en in de eerste tijden wist de bevolking niet wie meer te duchten was, de Spaansche beul, of de Watergeus.

En ze doemen op voor onzen geest, die woeste Geuzengestalten, de ruige muts diep over het hoofd getrokken, waar velen de plaats moesten bedekken waar eens hun ooren zaten, de kortjan in den gordel of tusschen de tanden, velen bekleed met misgewaden en monnikspijen, uit kerk of klooster gehaald waar nu de roode haan uitstak, en allen met den onverzoenlijken haat op het gelaat te lezen tegen den Spaanschen tyran. Veel wreedheden, onnoodig bloedvergieten zijn kenmerken van die eerste jaren van den tachtigjarigen oorlog, door een verlicht man als Vader WILLEM vaak niet te stuiten; men denke aan den woesten LUMEY V. D. MARCK, den innemer van den Briel, den wreeden DIEDERIC SONOY, 's Prinsen stadhouder in het Noorderkwartier, berucht om zijn folteren van Roomsche boeren te Schagen. Hun portretten zijn bewaard gebleven, zoomede die van andere beroemde geuzenaanvoerders, als den edelen BLOYS VAN TRESLONG, RUYKHAVER, BARTHOLD ENTENS VAN MENTHEDA, DUCO VAN MARTENA, JOOS DE MOOR, PHILIPS VAN DORP, VAN DUVENVOIRDE en last not least: LODEWIJK V. BOISOT den ontzetter van Leiden. Daar vinden we den geuzenpenning met het: „fidesle au roy jusqu'à la besace" en de halve manen die de Geuzen droegen op de muts en waarop: Liever Turcks als Paus, in spijt van de Mis.

Vele zijn de zeegevechten van Hollandsche en Zeeuwsche geuzen op de zeegaten en stroomen tegen de Spaansche galjoenen, door prenten, gravures en historiepenningen aan de vergetelheid ontrukt. De inneming van den Briel op 1 April 1572 opent de rij, de slag op de Zuiderzee tusschen CORNELIS DIRKSZ en MAXIMILIAAN VAN BOSSU, de vele gevechten op de Zeeuwsche stroomen tegen ROMERO en SANCHO D'AVILA, alle welke in groote mate bijdroegen tot den opvolgenden afval van bijna alle Hollandsche en Zeeuwsche steden van Spanje. Veel tropeeën uit die tijden schijnen niet meer te bestaan, althans vergeefs zocht ik naar veroverde Spaansche vlaggen, kanonnen of wapens; een paar Spaansche vuurroeren uit den slag op de Zuiderzee, en het zwaard en de keten van BOSSU, benevens zijn verguld zilveren beker. Daar BOSSU echter later aan Staatsche zijde is overgegaan, kunnen dit minder als tropeeën gelden. Gedeeltelijk bevinden deze voorwerpen zich in de z.g. Admiralenzaal, aldus door het bestuur gedoopt, wijl daar langs de wanden prijken de beeltenissen van onze groote zeevoogden uit de vorige eeuwen, verder bevattende vele voorwerpen, daaraan annex, als een beker en schotel, van gedreven zilver, behoord hebbende aan CORNELIS TROMP en vele voorwerpen, schrifturen en boeken behoord hebbende aan het geslacht TROMP. Vele eerepenningen en ketens door de Staten bij verschillende gelegenheden aan hunne bevel-

hebbers vereerd, bekers, een dolk van PIET HEIN, degens door bekende admiralen gedragen, een kogel in zilver gevat waarmede Schout-bij-nacht VLUGH gedood werd in den slag bij Schooneveld 1673.

Daar blikken ons van den wand tegen de portretten van het geheele Heldengeslacht EVERTSEN, de beide TROMPEN, ADRIAAN en JOOST BANCKERS, AERT VAN NES en JAN VAN NES, SWEERS, DE LIEFDE, VAN BRAKEL, VLUGH, het goedronde gezicht van PIET HEIN, het minder aangename uiterlijk van WITTE CORNELISZ DE WITH, HEEMSKERK en zooveel anderen die de oude Prinsenvlag hoog lieten wapperen in de verste zeeën. Ook uit den vreemde komen hier inzendingen voor, o. a. de groote gouden gedenkpenning door het Parlement aan BLAKE vereerd, tot belooning zijner overwinning op TROMP 1653.

Verder bevat deze zaal de zeevaartkundige instrumenten vanaf de 16e eeuw tot 1795: een koperen astronomische sfeer, van 1572, astrolabiums, jakobsstaven, zonnecirkels, en de eerste octanten en sextanten van HADLEY. En dan nevens de Admiralenzaal een klein zaaltje met in het midden een groote vitrinekast; en dit zaaltje zou ik het heiligdom dezer tentoonstelling willen noemen. Daar is men alleen met den grootsten onzer admiralen, den grootsten man naast WILLEM DEN ZWIJGER, uit onze geschiedenis; met MICHIEL ADRIAANSZ. DE RUYTER, den vlekkelooze; daar is alles wat betrekking heeft op zijn loopbaan bijeenverzameld.

Nogmaals hulde aan het bestuur dezer tentoonstelling, dat begrepen heeft dat hem een plaats apart toekwam in het midden, een plaats niet tusschen, maar boven al die anderen.

Talrijk zijn de reliquieën daar bijeengebracht. Langs de muren zijn afbeeldingen op gravuren en schilderstukken, waaronder een als commandeur in den Spaanschen tijd, vele het eigendom van den heer VAN GIJN te Dordrecht. Daar ligt in die vitrinekast zijn admiraalsstaf, hem geschonken in 1676 door den onderkoning van Napels. Niet die dus, waarmede we hem ons zoo gaarne voorstellen, staande op zijn zonnedek, de linkerhand op de reeling en wijzende op het Engelsche admiraalschip: Stuurman ZEGER, daar is onze man! 't Zel je gebeuren, heer admiraal! zei stuurman ZEGER en voort ging de „Zeven Provinciën" op den Hertog van York af.

Een groote Statenbijbel, het boek waar hij zijn kracht uit putte tot in zijn laatste uren, toen hij een week lang had liggen lijden met de wondkoorts, en slechts gedachten had voor zijn officieren en minderen. De laatste brief aan zijn gezin, geschreven uit de Baai van Napels.

Verder de vele eereteekenen hem door de Staten en verschillende gekroonde hoofden vereerd en twee eigenhandig door hem geschreven journalen, waarvan een uit 1633, toen hij ter Walvischvaart voer op Groenland.

Verschillende afbeeldingen van zijn bijna vorstelijke begrafenis en graftombe. En hoe steekt daarbij af de in diezelfde

zaal opgehangen afbeelding van de eenvoudige grafzerk van DUQUESNE te Aubonne in Zwitserland met het opschrift:

„La Hollande a érigé un mausolée à RUYTER, la France n'a pas eu un peu de cendre, pour son vainqueur."

Gaarne hadden we, wat hier voor DE RUYTER heeft plaats gehad, zien gebeuren op kleiner schaal voor die anderen. Een verdeeling in tijdperken, de admiralen chronologisch gerangschikt en elk, bij zijn portret de door hem geleverde zeeslagen en aan den voet de reliquieën bij zijn persoon behoorende. Het overzicht ware wellicht gemakkelijker geweest.

In de zaal, loodrecht op de Gothische, bevindt zich in hoofdzaak het merkwaardige op het gebied van scheepsbouw, plannen en teekeningen en eenige fraaie modellen. Vele teekeningen zijn van den zeeschilder V. D. VELDE. Ook in deze zaal zijn vele inzendingen van den heer V. GIJN te Dordrecht. Teekeningen bevinden zich daar van beroemde schepen in de Engelsche oorlogen. De „Aemilia", het admiraalschip van MARTEN HARPERTSZ TROMP, de „Gouden Leeuw", waar CORNELIS TROMP zijn vlag af liet waaien bij Schooneveld, Solebay en Kijkduin. De „Oliphant", het schip waar ISAAC SWEERS op gebood en viel. Aan den zolder hangt het model van een driedekker met 90 stukken, verder tal van modellen van O. I. Compagnieschepen, jachten, visschersvaartuigen. Daarnevens vinden boekwerken over scheepsbouw hun plaats, waaronder het beroemde werk van NICOLAAS WITSEN.

Wel eenigszins minder op zijn plaats vindt men hier werken over stuurmanskunst en een gravure uit de vorige eeuw, waaruit men de leefwijze aan wal van onze voorvaderen, tijdens onze vestiging op Decima, leert kennen.

De Gothische zaal van buitenaf betredende, vindt men hier zooveel mogelijk chronologisch gerangschikt, schilderijen en teekeningen van de gebeurtenissen ons zeewezen betreffende, vanaf de Watergeuzen en eindigend met ZOUTMAN en zijn tijd. Daar vindt men schilderijen van bijna alle geleverde zeeslagen, sommige meer fantastisch dan der waarheid getrouw. Zoo de slag van Gibraltar, een schilderstuk, rijk van kleuren. Men ziet er een schip in de lucht vliegen, waarbij de ongelukkige slachtoffers luchtreizen ondernemen, als men met reden van een hedendaagsche ballon zou verwachten, twee andere schepen elkaar enterend, en op den voorgrond een volgeladen sloep, waar in het midden een Spaansche Hidalgo, de handen biddend saamgevouwen staat tot het doen van zijn laatste gebed en twee brave Hollanders aan weerszijden met het rapier in de vuist, gereed om hem, na afloop, in zee te werpen. Het is waar, dat de Staten het voetspoelen gelast hadden.

Vele zijn de teekeningen van V. D. VELDE over de zeeslagen in de Engelsche oorlogen. Merkwaardig is een teekening van dien zeeschilder van den slag bij Solebay. Het schijnt, dat na den oorlog V. D. VELDE naar Engeland is gegaan en den HERTOG VAN YORK, den lateren JACOBUS II, heeft geraadpleegd over de

positie der Engelsche schepen in dien slag. Men vindt hierbij dan ook een eigenhandige schetsteekening met wijzigingen en bemerkingen van den Engelschen vlootvoogd, betreffende de positie zijner vloot.

In een der latere zeeslagen van dezen oorlog sneuvelde (7 Juni 1673) bij Schooneveld Volkhart Schram, wiens gegraveerd portret hier een plaats vindt. Daaronder een gedicht van H. v. d. Meer, beginnende met de twee volgende regels:

Dit Aansight maekte een schrik in geele Indianen
En braght een kille koorts in 't herte der Matanen.

Wij kunnen, de beeltenis aanschouwend, hier volkomen mee instemmen, en vermoeden, dat de blanke kinderen van zijn tijd ook wel vol schrik zich verscholen zullen hebben achter de rokken hunner moeders bij het passeeren van dien zeeheld.

Hoe dit zij, de daden meer dan het uiterlijk van dien vice-admiraal hebben schrik verspreid onder zijne vijanden, die in drie Engelsche oorlogen trouw zijn plicht deed en den eerlijken krijgsmansdood stierf op zijn schip: „de Pacificatie", in dien bloedigen oorlog van 1672–1678, waar ons volksbestaan dreigde vernietigd te worden door twee groote mogendheden. Behalve hij, sneuvelden in dien oorlog de schout-bij-nacht David Vlugh, de luitenant-admiraal Van Gent, de vice-admiraals Sweers en De Liefde, en ten slotte de Redder van 't vervallen Vaderland: De Ruyter!

Herinneringen aan den tocht naar Chattam, in plaat en schrift, zijn zeer talrijk. Noode missen wij het in 's Rijks museum te Amsterdam bewaarde wapen van den spiegel der „Royal Charles". Wat hiervan de reden moge wezen, wij wagen het niet die te beoordeelen. Is het een bijzondere courtoisie tegenover Engeland, dat zelf zoo beleefd was ons een eerepenning van Blake te zenden, of bescheidenheid, die het voorheen en thans in gedachte houdt en niet wil pochen op een verdwenen grootheid, die niet weer kan keeren? Hoe 't zij, herinneringen uit dien roemrijken tijd zijn niet zoo overvloedig aanwezig, of voor dit wapenbord ware nog wel een plaatsje te vinden geweest, temeer als wij nagaan, wat een groote verzameling is bijeengebracht over Zoutman en zijn tijd, een tijd, waarover wij beter deden te zwijgen en ons te bepalen den slag bij Doggersbank als een klein lichtpuntje aan een bewolkte lucht te beschouwen, 't welk maar al te spoedig weer bedekt was.

Tusschen de Gothische zaal en het De Ruyter-zaaltje is een doorloop of antichambre gewijd aan kaarten, boeken en schrifturen over stuurmanskunst, verder octrooien aan O. en W. I. Compagnie, boeken en platen over ontdekkingsreizen. Voor een hydrograaf zijn de oude kaarten zeker zeer merkwaardig en men moet respect hebben voor het geleverde werk van die oude zeevaarders, die geen lengte konden bepalen en met slechts gebrekkige instrumenten de breedte.

Op vele dezer kaarten vindt men de bewijzen van den in-

vloed, dien de Hollanders reeds in 't begin der 17e eeuw over de geheele wereld hadden; overal staan hun factorijen op aangegeven.

Merkwaardig zijn o. a. twee kaarten van Formosa (1624), een kaartje van de rivier van Tonkin en van de stad Judia aan de rivier van Siam, beide met Hollandsche nederzettingen.

In eene vitrine vindt men den beroemden brief van Coen met de woorden: Ende desespereert niet. Minder bekend is, wat er op volgt: ende spaert uwe vijanden niet. Op Banda wordt dan ook nog de plek gewezen waar J. Pietersz. Coen vijfduizend onbetrouwbare Bandaneesche knapen van de rots in zee liet werpen. Ik hoorde daarbij vertellen, dat zich daartusschen per ongeluk eenige Engelschen bevonden, die met dezelfde moeite meegingen. Dat was jammer, want onbetrouwbaarheid zal men den Engelschen toch niet willen verwijten.

Aan het einde gekomen van dit vluchtig overzicht van deze tentoonstelling, vraag ik nogmaals vergeving voor de omissies van vele en belangrijke zaken, die onopgemerkt zijn voorbijgegaan. Dit geheel te vermijden was niet wel mogelijk met het oog op den beperkten tijd, dien steller dezer in de gelegenheid was aan het bezoeken der tentoonstelling te wijden.

De moeite en zorgen van hen, die tot het houden van zulk een tentoonstelling het initiatief namen en de steun van hen, die tot de tot standkoming hebben bijgedragen, zijn boven allen lof verheven. Mogen door een talrijk bezoek, zij voldoening en waardeering van hun streven vinden.

Toch heeft een klein gevoel van teleurstelling mij aangegrepen. Hoewel deze tentoonstelling op kleine schaal is, toch had ik een meer sterken indruk verwacht. Men denkt zich geheel verplaatst te zullen zien in een toestand van voor eeuwen, en de leek, die binnenkomt, staat en zoekt dikwerf te vergeefs wat hij verlangt. Den catalogus ter hand nemende, en bij het passeeren, nummer voor nummer daarin opzoekende, heeft men een goeden leiddraad. Maar men moet dan ook van 't begin tot 't eind alles volgen en dat is vermoeiend. Treft iemand iets in den catalogus, en hij wil het zoeken, dan is dikwijls zijn moeite vergeefs.

Daar had m. i. meer indeeling in tijdperken moeten wezen. Een gedeelte, geheel gewijd aan den Geuzentijd. Dáár modellen van Geuzenschepen en Spaansche galjoenen, hellebaarden, heele en halve pieken, musketten, steenstukken en metalen bossen, veroverde vaandels en vlaggen, kleederdrachten, schilderijen en portretten, geuzenpenningen enz., zoodanig gerangschikt, dat men onmiddellijk een indruk kreeg. Elders al wat betrekking heeft op Groenlandvaart, verder ontdekkingsreizen, de Engelsche oorlogen, enz.

Nu zoekt men naar het portret van Joos de Moor, en denkt het te vinden bij andere geuzenportretten in het begin der Gothische zaal; mis, het hangt precies geheel aan het andere einde, drie zalen verder.

Een vader zijn leergierigen zoon rondvoerende in de admiralenzaal wijst hem een groot portret van CORNELIS EVERTSEN. Vlak daaronder is een model van een graftombe van een zeeheld, geharnast liggende op een kanon. En dit is nu zijn praalgraf, zegt de vader onwillekeurig: pardon, dat graf is van WITTE CORNELISZ. DE WITH.

Nu had een blik in den Catalogus hem dadelijk kunnen helpen, maar waarom nu die graftombe niet gezet onder het portret waar zij behoort.

Ten slotte, maar niet mijn minste grief, is de betrekkelijk weinige belangstelling in deze tentoonstelling onder de zee-officieren zelven, van wie wel in de eerste plaats verwacht kon worden, dat zij hun zedelijken steun zouden schenken. Hoevelen die daar Zaterdags en Zondags hun verlof doorbrengen in den Haag, en hoe weinigen, die zich de moeite geven één middag te wijden aan het groote verleden van de Marine, van hun Marine, waarvan zij het heden vertegenwoordigen en van wie, zoo 't noodlg mocht zijn, de natie een toekomst verwacht, de tradities van het verleden getrouw.

O. v. L.

DUTCH COURAGE.

In deze tijden, waarin al wat Dutch en Britsch heet zich over het algemeen weinig kan verheugen in wederzijdsche waardeering, doet het iemand weldadig aan te lezen hetgeen door H. B. GOODWIN in zijn beoordeeling van Dr. S. R. GARDINER's „Letters and Papers Relating to the First Dutch War 1652—1654" wordt gezegd, n.l.:

„It is very significant to notice how much importance in „the Dutch Navy was attached to the provision in each ship „of a sufficient quantity of sound beer. In DE WITH's frequent „communications to the States-General, the unsatisfactory quality „of the beer supplied is the subject of very bitter complaint.

„It is, perhaps, to this insistence upon an adequate supply „of beer that may be traced the belief, very probably a quite „unfounded belief, that the Dutch sailors in action required „artificial aid to screw up their valour to the sticking-point, „which has caused the term „Dutch courage" to pass into a „proverb. Of such an impression we find evidences in nearly „every private letter from the English fleets, describing either „of the two engagements.[1]) In a letter from Plymouth, de.

1) Hier zijn bedoeld de gevechten op 16 Augustus 1652 in het Kanaal tusschen AYSCUE en DE RUYTER en die bij Noord-Voorland op 28 September 1652 tusschen BLAKE en DE WITH.

„scribing AYSCUE's action, for instance, the following passage „occurs:

„Our men called upon God before they engaged; the Dutch „drunk soundly to make them fight; strong drink was given „to their men as their custom is, to raise up a courage in them „to fight the more desperately".

„To this statement Dr. GARDINER appends the note: „This „is not to be taken for more than the traditional conviction „of English sailors".

„So again with the battle off the Kentish Knock. A cor„respondent from BLAKE's fleet writes:

„I am persuaded that the Hollanders were drunk generally, „the most part of them; for at first they fought desperately as „ever I saw, but after some hours were nothing so valiant".

„But this also the editor will not pass unquestioned, for „he adds a note to the effect that „obviously this is a mere „inference". („Nautical Magazine", May 1900 p. 285).

De heeren GARDINER en GOODWIN verdienen den dank van alle Dutchmen voor hun bestrijding van dezen laster.

C.

EEN OPMERKING BETREFFENDE DE B. A. Z.'s.

Omstreeks een jaar geleden strandde het Engelsche stoomschip „Glenearn", op reis van Alexandrië naar Glasgow, op klippen ten oosten van Dunagoil Bay (eiland Bute). Aan de uitspraak van de Court of Inquiry (overeenkomende met onzen Raad van Tucht), die op 7 en 9 Maart 1900 zitting hield, ontleenen we, dat de hoofdoorzaak van de stranding gezocht moet worden in te late mededeeling van de berichten aan zeevarenden, waardoor de gezagvoerder niet kon weten, dat Cumbrae-light van vast licht, schitterlicht was geworden.[1]) De verandering was gepubliceerd vijf dagen na zijn vertrek (heenreis), terwijl de berichten hem niet naar Alexandrië werden nagezonden. Ware dit laatste geschied, dan hadde wellicht de ramp voorkomen kunnen worden.

Uit het bovenstaande volgt de wenschelijkheid, dat aan schepen naar alle plaatsen, die worden aangedaan, de verschenen

1) The Court found the primary cause of the casualty due to insufficient notice having been given of the alteration of the Cumbrae Light, and that the master was in consequence unaware that there were two flashlights within a short distance in the Firth of Clyde, and so mistook the new flashlight on Cumbrae for that at Ardrossan. (»Nautical Magazine", May 1900 p. 306).

„Berichten aan Zeevarenden" worden toegezonden. Meer afdoende zoude het natuurlijk zijn, wanneer buiten de loodsmansvaarwaters geen veranderingen werden aangebracht zonder dat sedert de aankondiging een voldoende tijd verloopen was om de verandering als van algemeene bekendheid te doen zijn. Hiervoor kan echter elk gouvernement slechts waken voor zoover het veranderingen in zijn gebied betreft, zoodat de opzending van B. a. Z.'s gewenscht blijft.

C.

RANG, STAND EN PENSIONNEERING.

In de Mem. v. Toel. op het wetsontwerp betreffende instelling van een militairen pensioenraad komt ten opzichte van art. 2 het volgende voor:

> „In tegenstelling met hetgeen voor de behandeling der zaken bij den pensioenraad voor burgerlijke ambtenaren is voorgeschreven, is in deze een termijn gesteld, waarbinnen het advies moet zijn uitgebracht. Deze bepaling vindt haren grond in de omstandigheid dat de militaire pensioenen, met uitzondering van die van het personeel beneden den rang van officier bij de zeemacht, niet, gelijk met de burgerlijke pensioenen geschiedt, worden toegekend nadat vooraf aan den betrokkene ontslag is verleend, maar dat het op pensioen stellen in deze tevens het ontslag in zich sluit".

In het voorloopig verslag wordt deze stelling „pensioen sluit ontslag in" niet weersproken. Inderdaad heeft deze opvatting burgerrecht verkregen en de heer Goekoop ging in de vergadering van de IIe Kamer der S. G. op 18 October 1896 zelfs verder door als zijne meening uit te spreken „dat de band „tusschen den Staat en een gepensionneerde verbroken is door „het feit der pensionneering".

Het is niet moeilijk om met de wetten van 1851 in de hand tegen die uitspraken een en ander in te brengen, maar wel moeilijk ze te niet te doen. Want wanneer men dan naast genoemde wetten legt het Kon. Besl. van 24 Nov. 1859 (bevordering enz. van officieren van het Indisch leger, „Ind. Staatsbl." 1860 n°. 26) en de crimineele wetten van November 1879, dan wordt men door verschillende tegenstrijdigheden verhinderd zich eene meening te vormen over de beteekenis van pensionneering.

In de wetten van 1851 worden twee zaken afzonderlijk behandeld: verlies van den officiersrang en pensionneering.

Het eerste, zoo staat er, geschiedt door ontslag uit den dienst en tengevolge van het verlies der hoedanigheid van Nederlander; het tweede op grond van langdurigen dienst en ter zake van verwonding, enz.

Eenige bepaling waarbij pensionneering met ontslag uit den dienst in verband wordt gebracht ontbreekt en daarmede ook elke schakel tusschen pensionneering en verlies van den officiersrang. In welken toestand geraakt dus de militair door pensionneering? Behoudt hij rang en stand, een van beiden of geen van beiden? Wordt hij ontslagen en zoo ja, wat beteekent dat ontslag?

Volgens de bepaling in de wetten van 1851 dat de gevallen, waarin de Koning op pensioen kan stellen, ook gelden voor hen „die met titulairen rang al of niet gepensionneerd in sedentaire betrekkingen bij het zeewezen zijn geplaatst", wordt een stand aangenomen en deze door de gepensionneerden behouden. Immers een gepensionneerde moet militair zijn om een militairen rang, zij het slechts een titulairen, te kunnen voeren.

Voor het behoud van stand pleit ook de bepaling dat bij dreigend oorlogsgevaar gepensionneerden kunnen worden opgeroepen. De meening des heeren Goekoop betreffende verbreking van den band tusschen den gepensionneerde en den Staat werd door den maker van deze bepaling blijkbaar niet gedeeld. De gepensionneerde kan „weer in dienst gesteld worden", tegen welke uitdrukking niets in te brengen is, mits men aanneemt dat een gepensionneerde niet is ontslagen.

Geeft de gepensionneerde gevolg aan de oproeping, dan wacht hem een nieuwe pensionneering bij het „weder verlaten van den dienst". Blijkbaar had hij dus vroeger den dienst verlaten. Is dat mogelijk zonder ontslag? Zoo neen, waarop grondt zich het recht van wederoproeping? Op het blijven bestaan van de dienstbetrekking tot den Staat? Dan zou pensionneering dus ontslag zijn met behoud van de dienstbetrekking. Dit ook leidt tot het aannemen van een militairen stand.

Vragen wij: welk lot wacht hem, die opgeroepen zijnde aan de stem der regeering geen gehoor geeft? Zijn pensioen wordt geschorst. Van eenige andere wijze van optreden der regeering is geen sprake. Maar als de gepensionneerde militair is gebleven, mag dan met zulk een administratieven maatregel volstaan worden? Zeer zeker niet. De militaire rechter dient de zaak te berechten. Daartoe dienen de strafbaarheid van het feit en de op te leggen straf in de militaire wetboeken omschreven te zijn. Of moet men uit de administratieve behandeling van deze weigering om aan zijne dienstverplichtingen te voldoen, afleiden dat de gepensionneerde geen militair is? Want zoo ergens dan is hier het oogmerk, om zonder verlof 's Lands dienst voor goed te verlaten voor iedereen duidelijk. In overeenstemming met de militiewet en de crimineele wet van 14 Februari 1887 moet dit crimineel strafbaar zijn.

De opvatting dat ontslag uit den dienst niet het verlies van

den militairen stand ten gevolge heeft, strookt met den geest der crimineele wetten van 1879. Behalve dat cassatie, d. i. ontslag uit den dienst, en vervallen verklaring van den militairen stand afzonderlijk genoemd worden, moet ontzetting van het recht om ooit weer bij de gewapende macht te dienen, welke aan het ontslag uit den dienst gepaard kan gaan, om der gevolgen wille als verlies van den militairen stand beschouwd worden. Wat voor minderen vervallen verklaring is, is voor officieren cassatie met ontzettihg.

Omtrent het hehoud van den rang door den gepensionneerde zegt de wet van 1851 nog dat de tijdelijk gepensionneerde officier zijn rang behoudt, ook wanneer zijn pensioen niet verlengd wordt. Volgens de memorie van toelichting is dit geschied om hem niet gelijk te stellen met iemand, die om wangedrag uit den dienst verwijderd wordt, aangezien de hier bedoelde officier geheel buiten zijn schuld *den dienst moet verlaten*. Dit nu is zonder ontslag niet mogelijk en pensionneering is dus ontslag met behoud van den rang. Maar de officiersrang wordt verloren door ontslag uit den dienst! Boven deze verwarring uit komt een ander beginsel te voorschijn, n.l. dat het behoud van den rang niet vast is aan het pensioen, maar aan de pensionneering.

De ontwerper van het Kon. Besl. van 24 Nov. 1859 heeft getracht de klippen in de wetten van 1851 te ontzeilen. Het Kon. Besluit is genomen: „gezien de wet van 28 Augustus 1851" en dit „gezien" heeft hier eene bijzondere beteekenis. In de Indische regeling van ontslag en pensioen wordt niet van pensionneering gesproken, maar van toekenning van pensioen voorafgegaan door verleenen van eervol ontslag". De rang wordt behouden „bijaldien het ontslag vergezeld gaat van toekenning „van pensioen of behoud van aanspraak daarop". Dit is kort en duidelijk.

Ook de tijdelijke schorsing van het pensioen voor het niet voldoen aan eene oproeping vinden wij hier terug. Wil men daaruit afleiden dat de gepensionneerde ophoudt militair te zijn, dan komt men voor eene aardige tegenstrijdigheid, n.l. behoud van den rang met verlies van den stand. Dit zoude evenwel niet strooken met de practijk. Immers werd de Luitenant-Generaal VETTER „na den dienst met pensioen te hebben verlaten „weder *in activiteit* gesteld". (Kol. Verslag 1895). Hij gespte het zwaard weder aan zonder eenige formaliteit, als iemand die non-actief is geweest, niet als iemand, die opgehouden had militair te zijn.

Geven de wetten van 1851 aanleiding tot tweeërlei opvatting:

1. pensionneering is eervol ontslag met verlies van rang en stand,
2. pensionneering is geen ontslag;

   het Kon. Besl. van 1859 schept den toestand:

3. pensionneering, niet mogelijk zonder ontslag, gaat evenwel gepaard met behoud van rang, dus van stand.

Om aan deze tegenstrijdigheden te ontkomen zijn definities noodig als in art. 6 der nieuwe bevorderingswet. Duidelijk gedefiniëerd behoort te worden de beteekenis van pensionneering, van ontslag, van rang. En deze definities mogen geen ruimte laten voor een militairen stand.

In hoeverre wij door dat wetsontwerp (ter regeling van de bevordering, het ontslag en het op pensioen stellen van de militaire officieren bij de Zeemacht) vooruitgaan?

De considerans zegt dat de wet zal gelden den militairen officieren der zeemacht met uitzondering van het personeel der Koninklijke marine-reserve. In art. 2, 2e al. staat dat de bepalingen betreffende de bevordering niet toepasselijk zijn op gepensionneerde officieren. De gepensionneerde officieren, behalve die der marine-reserve, zijn dus militaire officieren der Zeemacht.

Uit de artt. 26, 27 en 58, 1e al. en de Mem. v. Toel. blijkt dat pensioen met eervol ontslag gepaard gaat en bij ontslag uit den dienst met pensioen, of erkenning van recht daarop, de officiersrang wordt behouden. Dit is alleen mogelijk als stilzwijgend een militaire stand wordt aangenomen. Hoe anders kan iemand ontslagen worden en toch militair blijven? Want hieraan is volgens het bovenstaande geen twijfel. Of zoude een gepensionneerd officier burger worden met militairen rang? De practijk der Indische regeling, waarmede de nieuw ontworpen Nederlandsche overeenkomt, leert ons anders.

In art. 58 wordt de schorsing van het pensioen behouden voor den gepensionneerde, die niet voldoet aan eene oproeping in tijden van oorlog en oorlogsgevaar. Hij verliest daarmede zijn rang volgens art. 26, 5o; maar hij bekomt dien terug door weder in het genot te treden van pensioen volgens art. 58, 3e al.!

Dit tijdelijk gemis blijft de eenige straf. In het laatste ontwerp van wet op het militair strafrecht, in 1899 ter nadere overweging aan de Regeering teruggezonden, werd geen straf gesteld op de weigering om aan de oproeping te voldoen. Maar daarin werden ook onder de militairen de gepensionneerden niet genoemd. Noch werd daarin aangenomen een militaire stand te bestaan. Aanmerkelijk principiëel verschil dus. Dáár verbreking van de dienstbetrekking, hier niet.

Behoud van rang is vastgemaakt aan het genot van pensioen. Niet de gepensionneerde, de pensioentrekkende behoudt zijn rang. De égards van 1851 zijn verdwenen. Een pensioentrekkende, zelfs al wordt hij minister, verliest zijn rang met zijn recht op pensioen. Indien het doen behouden van den rang bij toekenning van pensioen noodzakelijk is, waarom dan aan het fijne gevoel, dat in 1851 sprak, thans het zwijgen opgelegd?

H. van Asbeck.

SCHIETPROEVEN OP EEN PANTSERPLAAT, BESTEMD VOOR Hr. Ms. PANTSERSCHIP „KONINGIN REGENTES."

(Overgenomen uit „Mededeelingen betreffende het Zeewezen").

De nikkelstalen plaat, lang 3300 mM., breed 2200 mM. en dik 150 mM., vervaardigd door de firma KRUPP, en gehard volgens haar procédé, moest volgens het contract onderworpen worden aan een schietproef met een kanon van 15 cM. De daarbij te bezigen stalen pantserprojectielen van KRUPP, wegende ± 45.5 K.G., zouden door de Marine worden geleverd.

In het contract waren verder de volgende bepalingen opgenomen:

De schoten zullen normaal op de plaat afgevuurd worden.

De trefsnelheid wordt geregeld naar de formule:

$$V = c \times 1530 \times \frac{a^{0.75}}{p^{0.5}} \times e^{0.7},$$

waarin:

V = trefsnelheid in meters,
a = kaliber geschut in decimeters,
p = gewicht projectiel in kilogrammen,
e = dikte pantserplaat in decimeters,
c = coëfficiënt.

Deze coëfficiënt c zal voor een plaat van 150 mM., 1.38 bedragen.

Op de plaat worden drie schoten afgegeven, die hart op hart gemeten op 550 mM. van elkander zullen staan, terwijl de afstand van een schot tot den rand niet minder dan die maat mag bedragen.

Bij deze beproeving zal geen der schoten de plaat mogen doorboren, terwijl geen doorgaande scheuren zullen mogen ontstaan.

Daarna zal op de plaat met hooger snelheid worden gevuurd, zoodat doorboring plaats heeft, ten einde te kunnen constateeren, dat ook bij doorboring de platen niet scheuren.

De plaat wordt geacht doorboord te zijn, wanneer de achterzijde van het projectiel tot aan de achterzijde van de pantserplaat in de schijf is gedrongen.

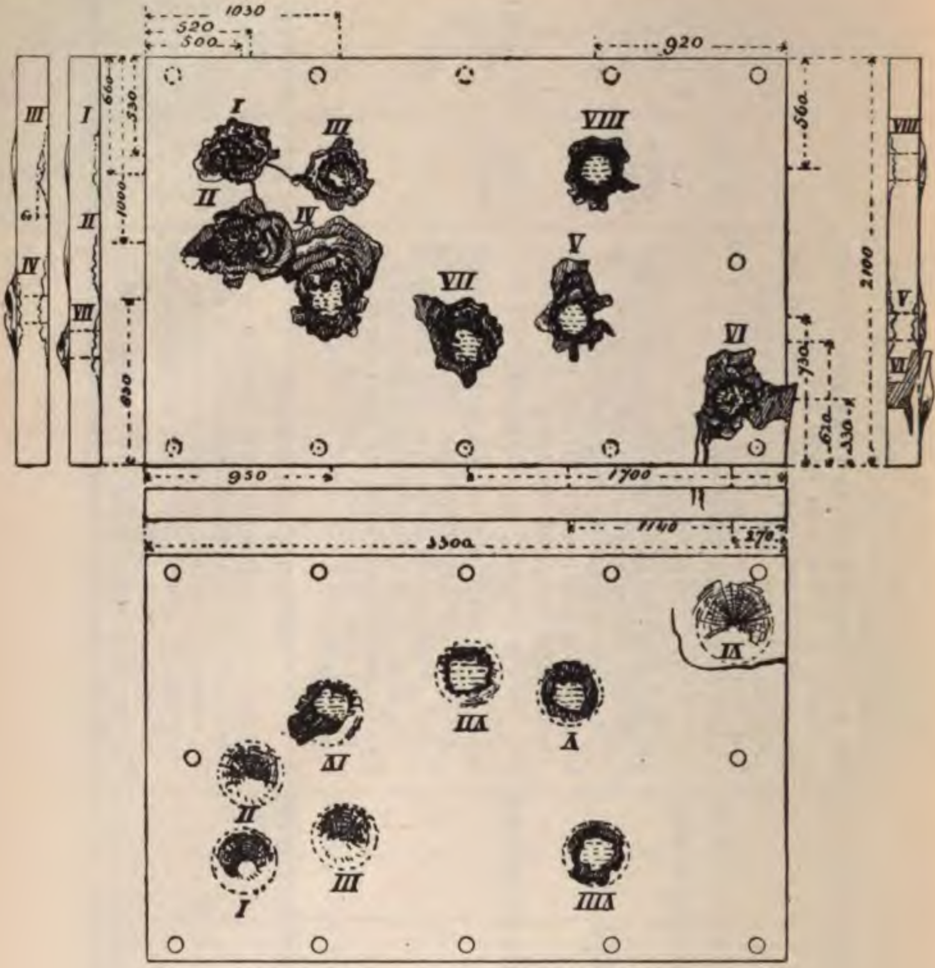
De plaat was door middel van 12 stuks nikkelstalen bouten van 65 mM. op een eikenhouten backing, zwaar 60 cM. (2 × 30 cM), tegen een ijzer-constructie met huid van 40 mM. (2 × 20 mM.) bevestigd.

Nadat door de schoten I tot IV gebleken was, dat aan de voorgeschreven bepalingen was voldaan, werden ter verdere beoordeeling van de eigenschappen der plaat nog vier schoten afgegeven, waarvan n°. VI op een der hoeken op zeer korte afstanden van de kanten, nl. 270 en 330 mM. Bij de schoten V en VIII werden stalen projectielen met kappen gebezigd.

De uitkomsten der beproeving zijn opgenomen in de onderstaande tabellen, terwijl verder verwezen wordt naar de teekening op bladz. 602.

Plaats van schietproef.	Invalshoek.	Nummer van het schot.	Gewicht projectiel in K.G.	Snelh. projectiel bij de plaat in M. per sec.	Levende kracht in Meter Tonnen. Totaal.	Levende kracht in Meter Tonnen. per cM. omtrek.	Levende kracht in Meter Tonnen. per cM² doorsnede.	Uitwerking van het schot. Op de plaat.	Uitwerking van het schot. Wat het projectiel betreft.	Afstand hart op hart der schoten in mM.
Meppen.	87°	I.	44.75	581.6	771.5	16.47	4.419	*Niet doorboord, geen scheuren.* Het voorvlak van de plaat is door den verbrijzelden kop van het projectiel over een diameter van 240 mM., van 5 tot 10 mM. ingedrukt. Van de harde bovenlaag zijn rondom het gat stukjes, dik 30 mM., en van 50–100 mM. breed afgeschilferd. Het achtervlak van de plaat vertoont eene verhooging van 20 mM. met een diameter van 350 mM.	Verbrijzeld.	
„	„	II.	44.65	579.1	763.2	16.29	4.371	*Niet doorboord, geen scheuren.* Verder als bij I, terwijl bij de volgende schoten nog meerder materiaal van de oppervlakte werd afgeschilferd.	Als bij I.	I tot II 490.
„	„	III.	44.90	575.1	756.9	16.17	4.355	*Niet doorboord, geen scheuren.* Verder als bij II.	Als bij I.	I tot III 590. II tot III 685.
„	„	IV.	44.80	675.3	1041	22.23	5.991	*Doorboord, geen scheuren.* Het uitgeperste stuk plaat met den daarin vastgewelden afgebroken kop van het projectiel is 15 cM. dien in de eerste balklaag gedrongen.	Als bij I.	III tot IV 600. II tot IV 580.

								houtlaag en den 40 mM. binnenwand, streek langs een spant, en brak een daarachter gelegen balk. Het projectiel brak en de stukken werden 600 en 400 M. achter den wand gevonden. Van de harde bovenlaag werden stukjes 20 mM. dik en 50—150 mM. breed afgeschilferd. Van I naar II en naar III ontstond aan de oppervlakte eene fijne scheur.	gebroken.	
"	"	VI.	44.60	680.6	1053	22.48	6.031	*Niet doorboord.* Van den kant der plaat is, rechts boven het gat, een stuk afgescheurd, en 70 mM. teruggedrukt. Dit stuk is nog met de plaat verbonden. Er zijn twee scheuren 60—70 mM. diep aan den onderkant der plaat ontstaan.	In kleine stukken gebroken.	V tot VI 950.
"	"	VII.	44.70	655.3	978.3	20.89	5.603	*Doorboord, geen scheuren.* De kop van het projectiel, die verbrijzeld werd, heeft de plaat doorgeperst. Dit uitgeperste stuk, wegende 24 K.G., was met den kop 10 cM. diep in de eerste balklaag gedrongen. Van de harde oppervlakte der plaat zijn stukjes 10—30 mM. dik en 50—150 mM. breed afgeschilferd.	Verbrijzeld.	IV tot VII 680. V—VII 550.
"	"	VIII.	41.15	690.8	1001	21.37	5.782	*Doorboord, geen scheuren.* Het projectiel doorboorde plaat, backing en binnenwand, en brak een diagonaal van de schijf. De stukken van het projectiel werden op 30 en 500 M. achter den wand teruggevonden, nl. de kop op 30 M. Van de harde oppervlakte werden stukken 10—30 mM. dik en 20—80 mM. breed afgeschilferd.	In 2 stukk. gebroken.	V—VIII 800.



DE MACHINISTEN DER KON. NED. MARINE.

Het hieronderstaande artikel onder bovengenoemden titel met welwillende toestemming van de Redactie uit „de Ingenieur" overgenomen, geeft ons aanleiding tot enkele opmerkingen die in het „Marineblad" op hun plaats zijn, en welke wij vertrouwen

dat ook door genoemd belangrijk tijdschrift uit dit blad zullen worden overgedrukt als antwoord aan G. [1])

DE MACHINISTEN DER KON. NED. MARINE.

„. . . . . . The admiralty never seems to realise that the days of masts, ropes and canvas are really past and gone for ever, together with the methods that governed them. *They cannot recognise that we have passed into an engineering era* — that is a progressive era. The general attitude of the admiral, the captain, or the commander is: Hullo! here's another new contrivance those blessed engineers at the admiralty want to put upon us. Put it through the mill. Give it service conditions and see what it's like. No good having anything that every one can't handle. And so the „contrivance" is put through the mill of being manipulated by artificers or stokers who never heard of it before and have probably the vaguest notion for what it is intended. That kind of thing will not do in *the present day of universal mechanism*, when the most advanced „contrivances" mean the most effective fleet, and must be handled by men versed in their use. The present admiralty practice is like giving a bow-and-arrow chinaman a Mauser rifle, and then condemning the firearm because it does not act properly. Here is, however, *not much prospect of improvement until admirals and captains learn the value of machinery, which means that they must be engineers*; just as 300 years ago they had to become sailors very much against their will."

Het is onze groote Engelsche zuster „Engineering" die dit zegt, waarbij echter opgemerkt dient te worden, dat de spatieering van ons is. Zij spreekt over „Navy Boilers."

Voor ons land geldt een dergelijke ontboezeming met evenveel recht. Nog te veel, véél te véél wordt vergeten dat de tuigaadje uit den tijd en de machine er voor in de plaats is getreden en dat dientengevolge het hoofd der machinekamer een minstens even verantwoordelijken en in vele opzichten belangrijker werkkring heeft dan de 1ste officier en dat van de goede wacht in de machinekamer de veiligheid van het schip evenzeer, zoo niet meer afhangt dan van de wacht op de brug.

En toch is de machinist van de marine een onderofficier op een klein aantal officieren-machinist na. Alleen op onze grootere oorlogsschepen is het hoofd der machinekamer een officier (machinist).

Op al onze overige schepen zijn onderofficieren het hoofd

---

1) In de »Ingenieur" van 1 Sept. jl. komt een artikel voor geteekend V. waarin reeds eenige wenken worden gegeven overeenkomende met het onderstaande.

der machinekamers en wordt een jong adelborst gesteld boven een met groote verantwoordelijkheid belast machinist en is nu de functie van een adelborst ja zelfs van een luitenant-ter-zee aan boord van een onzer groote kruisers belangrijker, is er grooter verantwoordelijkheid aan verbonden dan aan die van het hoofd der machinekamer van een onzer flotillevaartuigen of van een torpedoboot. Ja hangt het welslagen van een attaque van een torpedoboot niet evenveel af van den chef der machinekamer als van den commandant van het vaartuig.

Een geheele omwenteling heeft er plaats gehad in het zeewezen in den scheepsbouw en toch heeft het er veel van of dit nog niet algemeen erkend wordt en door velen nog steeds de hoop gekoesterd wordt, dat de dagen van zeilen en van staand- en loopend want nog niet „voorgoed" voorbij zijn en vandaar dat in hun oog de zeilenman moet staan boven, ver boven den machineman. Vandaar nog allerlei eigenaardige toestanden. Wij zijn drie Rijksmarinewerven rijk, doch geen een Rijksmachinefabriek. De ingenieurs der marine moeten liefst diploma S. I. en W. I. hebben tegenwoordig, doch worden nimmer met de werktuigkunde belast. (Tegenwoordig zijn twee hunner ingedeeld bij den stoomvaartdienst.) Bij den bouw van een nieuw schip wordt het toezicht opgedragen aan een ingenieur voor zoover de romp betreft, terwijl aan machinisten het toezicht over de werktuigen wordt opgedragen.

Reparaties aan machines en ketels worden gedaan onder leiding en toezicht der machinisten.

Hier doen die machinisten dus weder dienst als ingenieurs.

Houdt de opleiding, die de machinist ontvangt, rekening met deze vele en belangrijke functies door hem te verrichten met de verantwoordelijke positie, welke hij later heeft te vervullen? Door velen wordt dit betwijfeld, en terecht. Trouwens welk bezwaar zou er tegen kunnen zijn, dat aan het Instituut te Willemsoord een flinke opleidingsschool verbonden werd voor toekomstige „Werktuigkundigen ter zee", die allen dan den rang van officier zullen hebben. Zeer zeker zou dit in het belang van den dienst zijn en hierdoor zouden de officieren navigateurs en artilleristen zich ook tevens goed kunnen op de hoogte stellen van de werktuigkunde en van den werktuigbouw en ten slotte zou dan geraakt worden tot hetgeen „Engineering" wenscht, dat admirals & captains „Engineers" zijn.

Zeer zeker in alle landen is de toestand dezelfde als bij ons en alleen in Amerika is een halve poging gedaan (die half mislukt is) om in dien toestand verandering te brengen, doch dit is geen reden voor ons land om hem te bestendigen. Waar wij geen groote sommen kunnen besteden aan onze vloot, moet alles wat onze vloot betreft zoo goed zijn als maar eenigszins mogelijk is, schepen en machines, geschut, munitie en personeel en moet hierop met alle kracht worden gewerkt, en met de masten, ra's en zeilen moeten ook vooroordeelen over boord worden geworpen en een der grootste dier vóóroordeelen

is: dat het machinekamerpersoneel minder waardig is dan het dekpersoneel.

G.

Niemand zal ontkennen dat het hoofd eener machinekamer een zeer gewichtige betrekking heeft aan boord van een schip en dat van zijn kennis en ervaring zeer veel afhankelijk is, vooral op een modern oorlogsschip. Dat zijn werkkring echter belangrijker geoordeeld wordt, dan die van den 1en officier, zooals in bovenstaand stuk vermeld wordt, is een bewering die wel wat heel kras en aanmatigend is. De 1e officier toch is de persoon, om wien feitelijk de geheele scheepshuishouding draait, wiens kennis en tact terugwerkt op iedereen aan boord, onder wiens toezicht en gezag elkeen aan boord zijn werkzaamheden verricht en die als „second in command" ten allen tijde den Commandant moet kunnen vervangen.

Al zal de eerste officier in vele gevallen de plaats van den chef der machinekamer niet kunnen innemen, daarom is dit nog geen reden voor een bewering als zou zijn werkkring van minder belang zijn. In alle betrekkingen in de maatschappij heeft men dergelijke verhoudingen; een hoofdconducteur op een trein is de chef van den machinist en zal waarschijnlijk diens werk wel niet kunnen verrichten; de directeur eener fabriek zal vermoedelijk zijn werklieden van verschillende ambachten of zijn opzichters het werk niet uit de hand kunnen nemen en toch blijft hij de chef en zal zeer zeker bevoegd zijn het werk zijner ondergeschikten te beoordeelen, terwijl zijne betrekking toch wel als belangrijker zal worden beschouwd dan die van zijn werkvolk. Bovendien legt de militaire vorming van het personeel, om nog niet eens te spreken van de navigatie, d. i. de kunst om met een schip te kunnen varen, ook op een oorlogsschip toch nog wel *eenig* gewicht in de schaal!

Dat op kleine schepen als flottieljevaartuigen, torpedobooten van het model als bij onze Marine in gebruik, enz. onderofficieren *met den hoogsten rang* als chef der machinekamer optreden, kan toch van een onpartijdig standpunt beschouwd, geen reden tot klagen zijn, al zou het voor de machinisten aangenamer en voordeeliger zijn allen den officiersrang te bezitten. (Hoe stelt zich de schrijver van het artikel in „de Ingenieur" in dit geval de verhouding voor in de machinekamer tusschen de practische kennis van den jongsten pas aangestelden officier-machinist en die van een ouden ervaren sergeant-stoker? Zeer zeker zal deze wel precies dezelfde zijn als van de zoo gewraakte tusschen elk jong officier en een oud onderofficier).

Op groote schepen met de zeer uitgebreide machines, de meest moderne inrichtingen op electrisch en hydraulisch gebied, waar ± $^1/_3$ der bemanning tot het machinekamerpersoneel behoort, is het geval geheel anders en dáár is de officiersrang voor den chef der machinekamer ook uit een militair oogpunt een gebiedende eisch. De machinisten van de wacht zijn

echter onderofficieren en niet zelden nog jong machinist. Een *te* groote verantwoordelijkheid komt hierdoor neer op het hoofd van den chef, daar een zeer nauwlettend toezicht op ondergeschikte machinisten dikwijls meer zorg vereischt dan onderhoud van het materieel en dit toezicht nacht en dag doorgaat. Hoe dikwijls hoorden wij niet zeggen, vooral in de laatste tijden, sprekende van officieren-machinist, wier bekwaamheid niet in twijfel werd getrokken, „het loopt hem over den kop" zelfs al werden ze in het toezicht bijgestaan door ervaren hoofdmachinisten 1e klasse. Wij gaan daarom verder in onze wenschen dan G., en zouden gaarne op onze groote schepen een officier-machinist der 1e klasse als chef der machinekamer en 3 officieren-machinist der 2e klasse als chefs der wachten geplaatst zien. Het korps machinisten zou hiermede gebaat zijn daar het aantal officieren-machinist uitgebreid zou moeten worden, de rang van off.-machinist 2e kl. zou jonger behaald kunnen worden, hetgeen uit een militair en menschkundig oogpunt a/b. wenschelijk zou zijn, de militaire verhoudingen in de machinekamer zouden er door winnen en last not least, zou meer partij worden getrokken van de kennis en ervaring van een groot deel der officieren-machinist der 1e klasse, waarvan thans verscheidene in betrekkingen zijn geplaatst, waar de ondervinding opgedaan in de machinekamers onzer schepen niet tot haar recht komt, en het allen schijn heeft of de uitbreiding van hun aantal in de laatste jaren alléén geschied is om meer vooruitzichten aan de jongeren te geven. Het behoeft wel geen betoog dat de dienstverhouding van den officier-machinist 1e kl. tot den 1en officier (ook al heeft deze denzelfden rang) dezelfde zou moeten zijn als van alle andere a/b. geplaatste officieren.

De wensch van G. om een opleiding voor a.s. officier-machinist op het Kon. Inst. voor de Marine (met een daarbij behoorende practische cursus aan fabrieken en aan boord) zal zeer zeker door het grootste deel der Marine gedeeld worden. Reeds meermalen kwam iets dergelijks ter sprake, doch wij vreezen dat om ons onbekende redenen, dit wel tot de „vrome wenschen" zal blijven behooren. Zelfs bij een dergelijke organisatie behoort toch in elk geval een corps machinisten, machinedrijvers of hoe men ze noemen wil met den onderofficiersrang, met noodzakelijk minstens evenveel *practische* ervaring als de tegenwoordige machinisten.

In den tegenwoordigen tijd, nu de techniek op onze nieuwere oorlogsschepen zoo enorm uitgebreid is, zullen altijd specialiteiten op stoomwerktuigkundig gebied moeten blijven bestaan en zal de illusie van „Engineering" dat admiraals en captains „engineers" zullen zijn, wel tot de niet te verwezenlijken illusies blijven behooren, om de eenvoudige reden dat één mensch, al is deze ook Commandant, niet specialiteit in *alles* kan wezen, en behandeling van het schip nummer één is. Dit neemt echter niet weg dat de beoordeeling van behandeling van machines en ketels aan hem blijven *moet* en met de vlucht die het onderwijs

in stoomwerktuigkunde op het Instituut genomen heeft, ook blijven *kan*.

Nog een enkel woord over de slotalinea van G.'s opstel. Behoorde G. tot den longroom van een onzer schepen, voorzeker zou hij zijn meening als zou het vooroordeel bij de zeeofficieren nog bestaan „dat het machinekamerpersoneel minder waardig is dan het dekpersoneel" niet hebben neergeschreven. Hij zou dan weten dat zijn meening onwaar is en dat de meest geuite klachten over het personeel in de machinekamer *niet* komen van de *zee*officieren.

NASCHRIFT.

Ons artikel was reeds ter perse toen de „Ingenieur" van 8 Sept. No. 36 ons bereikte, waarin G., zijn boven aangehaald artikel nader toelicht en zijn wenschen nauwkeuriger formuleert. Ons beider wenschen zijn vrijwel dezelfde d. i. een andere, meer wetenschappelijke wijze van vorming der officieren-machinist (of officier-werktuigkundige, de naam doet niets ter zake) zonder het doorloopen van den onderofficiersrang, benevens een korps onderofficieren en minderen. G. hoopt op een reorganisatie in dezen geest, doch de herhaalde veranderingen in organisatie van het korps machinisten wijzen er op, dat de Regeering zooals reeds hierboven is gezegd, dien weg niet uit *wil* en slechts de positie en vooruitzichten der tegenwoordige machinisten wil verbeteren. De laatste reorganisatie waarbij aan den oudsten officier-machinist 1e klasse den titel van Inspecteur is gegeven, wijst hier ten duidelijkste op.

Van „neerdrukken" door de Regeering van de machinisten, zooals door G. beweerd wordt, is toch geen sprake. Bij de invoering eener reorganisatie als bovengemeld, zouden waarschijnlijk meer machinisten gedupeerd worden dan bij handhaving of uitbreiding van den bestaanden toestand.

Nogmaals wenschen wij met kracht op te treden tegen de bewering van G. dat „er met kracht naar behoort te worden „gestreefd dat het regel wordt, dat de 1e officier aan boord van „een oorlogsschip geen hooger rang bekleed dan de officier-chef „werktuigkundige", daar zulks een wanverhouding zou in het leven roepen in den bestaanden *militairen* toestand aan boord. Wij zijn echter overtuigd dat geen regeering dit principe ooit zal huldigen en mochten door toevallige omstandigheden beide titularissen dezelfde rang bekleeden, dan zal toch steeds de 1e officier de chef blijven van den chef van de machinekamer. Een staat in den staat is op een oorlogsschip iets onbestaanbaars.

Een Zeeofficier.

STATISTISCHE OPGAVEN OMTRENT DEN GEZONDHEIDS-TOESTAND VAN VERSCHILLENDE ZEEMOGENDHEDEN.

DOOR DR. J. A. PORTENGEN, ARTS,

Officier van Gezondheid der 1e kl. Hr. Ms. Zeemacht.

X CHILEENSCHE, XI PORTUGEESCHE, XII SPAANSCHE MARINE.

Bij de verschijning van de zesde en laatste kaart omtrent den gezondheidstoestand bij de Engelsche, Duitsche, Nederlandsche, Amerikaansche, Chileensche, Deensche, Portugeesche, Russische, Oostenrijksche, Japansche, Italiaansche en Spaansche Marine moet worden aangeteekend, dat dergelijke jaarrapporten omtrent de Fransche, Argentijnsche, Noorw.—Zweedsche, Turksche en Grieksche vloten tot nog toe niet verschenen zijn.

Bij de berekening van het gemiddelde der statische gegevens aangaande de getallen van de Chileensche, Portugeesche en Spaansche Marine is men gebonden aan de dienaangaande slechts over weinige jaren gepubliceerde opgaven.

Zoo zijn de gegevens omtrent de Chileensche Marine geput uit een bericht van den Nederlandschen consul-generaal te Valparaiso, waardoor ze slechts over de jaren 1895 en 1896 konden worden medegedeeld.

Van de Portugeesche Marine zijn door de welwillende tusschenkomst van den Inspecteur van den Geneeskundigen Dienst der Portugeesche Marine de jaren 1892, 1893 en 1894 hier berekend.

Betreffende de Spaansche Marine zijn de getallen over de jaren 1888 en 1889 ontleend aan het bericht van den Med. Inspector der Spaansche Marine Dr. D. ANGEL FERNANDEZ CARO Y NOUVILAS, voorkomende in de „Revista Sanitaria delle armate e degli Exerciti delle principal nazioni di Europa", door AUGUSTO ZERI, belast met de statistiek van den Geneeskundigen Dienst aan het Ministerie van Marine te Rome.

's-Gravenhage, Augustus 1900.

HR. MS. TORPEDOBOOTEN „SCYLLA" EN „HYDRA".

Deze booten gebouwd voor de Indische Militaire Marine, geleverd door de firma YARROW & Co. LTD. POPLAR, Londen, zijn lang 39,6 M. en breed op de lastlijn 4.12 M., voorzien van twee

YARROW-waterpijpketels, elk met één vuur opgesteld in één compartiment, waarvan de voorste ketel achter en de achterste ketel vóór gestookt wordt, zoodat tusschen de ketels een ruime stookplaats wordt gevormd, waarin de waaiermachine is opgesteld, die ± 700 omwentelingen per minuut kan doen, terwijl de middellijn van den waaier ruim één meter bedraagt. Elke ketel is voorzien van ± 1000 waterpijpen, vervaardigd van zacht Zweedsch houtskoolstaal, terwijl de ondereinden verzinkt zijn; de lengte der pijpen bedraagt ongeveer 1.5 meter. Het roosteroppervlak is 2.4 M^2., terwijl het verwarmend oppervlak 112.4 M^2. is. De luchtdruk op de stookplaats kan opgevoerd worden tot 5 cM., en de ketels zijn voorzien van inrichtingen tot het stoken van gemengde brandstof, astatki en kolen, volgens HOLDEN's systeem. In de vuren kunnen ter weerszijden op verschillende wijzen vuurvaste steenen worden aangebracht, waardoor de geïnjecteerde astatki en de lucht vóór de verbranding verwarmd worden, waardoor verkregen wordt, dat de astatki der injectors aan de zijden met een helderder vlam verbrandt dan de astatki die aangevoerd wordt door de boven het midden der vuurdeuren aangebrachte injectors, waarvan olie en lucht niet extra verwarmd worden. Om zooveel mogelijk astatki te verbranden moeten de vuren dun worden gehouden, waardoor het moeilijk wordt de vuren in verband met den luchtdruk, noodig om een voldoende hoeveelheid lucht voor de astatki-verbranding toe te voeren, zonder gaten te houden. De belasting der veiligheidskleppen is zoodanig, dat zij lichten bij 200 lbs per □ Eng. duim, en zich weer sluiten als de druk gedaald is tot 195 lbs.

De triple-expansie-machine van denzelfden fabrikant als de ketels, ontwikkelt 1200 I.P.K.; de middellijnen der cylinders zijn respectievelijk 36.83 – 53.34 en 81.28 cM., terwijl de lengte van den slag ruim 40 cM. is. De grootste stoomtoelating in $^1/_{100}$ deelen zuigerslag bedraagt respectievelijk 79 – 79 en 783. Een STEPHENSON's schaar regelt de stoomverdeeling. De condensor heeft een totaal verkoelend oppervlak van ruim 70 M^2.

Vóór de H.D. kruk zijn op de machines aangebracht een luchtpomp en twee machinevoedingpompen, terwijl achter de L.D. kruk, tegen het achtermachinekamerschot, een lenspomp op de machine-as geplaatst is.

De hulpwerktuigen in de machinekamer bestaan uit een roteerende circulatiepomp, waarvan de waaiermiddellijn ruim 3 dM. bedraagt; deze pomp is buiten gebruik als de boot vaart loopt, daar buiten de huid twee schulpen uitsteken, één voor vooruit en één voor achteruit, waardoor het circulatiewater bij vaart loopen binnendringt; verder een WORTHINGTON-pomp als voedingwerktuig voor de ketels.

Als lenswerktuigen heeft de boot acht handdeklenspompen, 2 stoomlensblazers à 80 ton, 4 stoomlensblazers à 40 ton en een kleinen stoomlensblazer in de machinekamer.

De voedingwaterfilter, aangebracht in de leiding tusschen

voedingpompen en ketels, bestaat uit een vierkanten bak, waarin verticale roosters met flanel, dienende tot het tegenhouden van onreinheden en olie in het voedingwater.

Daar intusschen de filter het voedingwater met veel olie vermengd naar de ketels doorliet, is het oliesysteem van de machine gewijzigd, zoodat een gewone olie- en waterleiding met pijpjes is aangebracht.

De voedingwatervoorwarmer is horizontaal met oppervlakverwarming; het V.O. bedraagt bijna 12 M^2.

Tot het leveren van zoetwater zijn aan S.B. in de machinekamer twee verdampers geplaatst; één de zoogenaamde evaporator, van CAIRD & RAYNER, Commercial road, Londen, levert ongeveer vier ton voedingwater per etmaal; de tweede verdamper, de zoogenaamde distilleer, levert het drinkwater, en is ook van het systeem CAIRD & RAYNER. Door een stoommachine, geplaatst tusschen de beide verdampers, worden drie pompen bewogen, n.l. één tot circulatiewater in den condensor, één tot afvoer van het gemaakte drinkwater en één tot op peil houden van den verdamper. In het achterste volkslogies, gelegen vóór het ketelruim, staan twee, en in het verblijf der machinisten, gelegen achter de kajuit, staat één cylindrische tank met kraan aan den onderkant tot het bevatten van drinkwater. Het drinkwater wordt niet gefiltreerd.

De machinekamertelegraaf is een gewone kettingtelegraaf van STARNES & Co., Shadwell, Londen E.

De stuurmachine is geplaatst in de machinekamer, tegen het achtermachinekamerschot, terwijl in den commandotoren wordt gestuurd. Het is een tweecylindermachine, en de stoombeweging wordt aangekoppeld door het handstuurrad achteruit aan dek met een pen vast te zetten.

Verder staat nog in de machinekamer een SCHWARTZKOPFF-luchtperspomp en een verticale dynamo van W. H. ALLEN, SON & Co., te Bedford, voorzien van een bosschuif en een ALLEN's patentgovernor. Bij 575 omwentelingen 80 volts, 60 ampères.

Een electrische lamp bevindt zich vooruit op den stuurtoren, voorzien van een automatischen regulateur en van een inrichting tot het geven van lange en korte flikkeringen. In verschillende compartimenten bevinden zich vier electrische fans.

De schroef is driebladig, van mangaanbrons, met gelijknamigen spoed van 2.13 M., niet verstelbaar.

De kolenruimen laden 18 ton en aan dek staat een astatkitank tegen het machinekamerhoofd.

Er kan bijna 700 Liter drinkwater geborgen worden, behalve een zekere hoeveelheid in vaten à 70 Liter aan dek, de ruimte voor de berging van voedingwater kan ruim 1500 L. bevatten.

Er wordt eene inrichting aangebracht tot het stoomen met hoogen druk, en eene inrichting tot het uitkoken der ketels, terwijl eene inrichting tot het schoonblazen der waterpijpen en ketelwanden is aangebracht.

De inrichting en betimmering der booten zelve is zooals

gewoonlijk bij deze soort van vaartuigen. Het volkslogies is vooruit, dat van commandant, officieren en hoofdmachinist achteruit, achter de machinekamer, terwijl een tijdelijk logies is aangebracht voor den overtocht, achter de kajuit, voor 1 officier en 2 machinisten.

Voor de reis naar O.-Indië zijn kimkielen aangebracht, die, te samen gehouden door eenige spanten, bij wijze van wieg, onder het schip zijn aangebracht en met bouten aan 't bovendek zijn bevestigd, zoodat deze inrichting in O.-Indië weder verwijderd kan worden.

UIT DEN KRIJGSRAAD.

VONNISSEN.

Directie Willemsoord.

11) Matroos 3e kl. . . . . . .

Beklaagde, oud 18 jaar, sinds 1896 in dienst; zeer goed gedrag, ijverig, bekwaam en geschikt. Hij diende a/b. Hr. Ms. „Argus" en kreeg permissie gedurende de Paaschdagen naar zijne ouders te gaan.

Hij moest den 16en April terug zijn, doch keerde niet terug, omdat de dienst hem daar aan boord te zwaar was en er zoodoende te veel van hem gevergd werd. Hij ging den 17en April naar Duitschland, kreeg werk op een houtzagerij te Kleef en keerde in 't laatst van Juli naar Amsterdam terug, omdat zijne moeder ziek was. Den 1en Augustus werd hij door zijnen vader a/b. Hr. Ms. wachtschip te Willemsoord teruggebracht.

„Desertie in tijd van vrede, door langer dan acht dagen, na het eindigen van zijn verlof, afwezig te blijven van den bodem, waarop hij dient".

Gestraft met:
4 mnd. mil. gev.straf.

---

12) Matroos 3e kl. . . . . . .

Beklaagde, oud 18 jaar, gunstig gezicht, zeer goed gedrag, kreeg slechts straffen wegens geringe overtredingen, behalve één straf wegens achterblijven van passagieren. Uit zucht naar avonturen kwam hij in dienst; doch daar het hem tegenviel, trachtte hij, gedurende een verlof, zijne positie te verbeteren. Tevergeefs zocht hij in Antwerpen en Parijs naar eene betrekking als kellner en meldde zich daarom weder aan, doch 17 dagen na het eindigen van zijn verlof.

„Misdrijf als No. 11."

Gestraft met:
4 mnd. mil. gev.straf.

Beklaagde, oud 20 jaar, sinds 1893 in dienst, werd meermalen gestraft wegens feiten, welke zondigen tegen de discipline, als het oneerbiedig bejegenen van zijne meerderen in rang en herhaaldelijk te laat of beschonken aan boord komen. Nog geen jaar geleden onderging hij 3 maanden gevangenisstraf wegens: „wederspannigheid". Aanvankelijk had hij een goed, zelfs zeer goed gedrag, doch sedert 1899 werd hij herhaaldelijk gestraft. Beklaagde had geweigerd op strafdienst te gaan, zeggende: „ik heb er geen trek in." Humane terechtwijzigingen en waarschuwingen hadden hem niet van zijn voornemen om dienst te weigeren kunnen afbrengen. Hij was vermoeid van het vele kermishouden gaan slapen en werd door een korporaal gepord om op strafdienst te komen. Zooals dit bij mannen onder elkaar wel gebruikelijk is, werd ook deze schepeling gewekt, door hem met den voet aan te stooten. In gewone omstandigheden zou hij van deze wijze van porren wellicht niets gezegd hebben, doch nu, vermoeid als hij was, gevoelde hij zich beleedigd en pleegde het misdrijf.

De reeds ondergane gevangenisstraf scheen weinig indruk op hem gemaakt te hebben; beklaagde toonde zich gedurende het proces vrij onverschillig.

13) Matroos 3e kl. . . . . . .

„Het uitdrukkelijk weigeren en opzettelijk nalaten de door zijn superieuren gegeven orders na te komen".

Gestraft met:
6 mnd. mil. gev.straf.

Beklaagde, oud 17 jaren, sedert October 1898 in dienst, kameraad van n°. 13, pleegde, gelijktijdig en onder dezelfde omstandigheden van het door kermishouden vermoeid zijn, hetzelfde misdrijf. Afspraak werd niet gemaakt, doch het slechte voorbeeld van zijn kameraad schijnt de oorzaak geweest te zijn, dat ook deze schepeling bij zijne weigering bleef volharden, door te zeggen: „ik verdom het, ik . . . . het".

14) lichtmatroos . .
„Misdrijf als No. 13".
Gestraft met:
4 mnd. mil. gev.straf.

Beklaagde, oud 18 jaar, sinds September 1899 in dienst, moest den 17en Juli 's avonds te 10 uur van passagieren aan boord Hr. Ms. Wachtschip te Willemsoord terug zijn. Hij ging met het bootje naar

15) Stoker 2e kl. . . . . . .

„Desertie in tijd van vrede, door zonder verlof, langer dan twee

Amsterdam en wandelde verder naar Rotterdam, waar hij bij zijne ouders thuis vertoefde. Hij vertelde verlof te hebben, doch zijn vader, een oud-militair, betrapte hem op zijn leugen en bracht hem naar Hr. Ms. „Dufa", vanwaar hij den 7en Aug. aan boord Hr. Ms. Wachtschip te Willemsoord werd teruggebracht.

Hij wist niet, dat hij zich aan desertie schuldig maakte, doch begreep wel, gestraft te zullen worden. Bijzondere redenen voor zijne verwijdering had hij niet.

dagen, afwezig te blijven van den bodem, waarop hij dient".

Gestraft met:
4 mnd. mil. gev.straf.

Beklaagde, oud 21 jaar, sinds 1896 in dienst, stond 's nachts als schildwacht op post op de achterkoebrug van Hr. Ms. Wachtschip te Willemsoord en ging de hut binnen van een sergeant der mariniers met het oogmerk diefstal te plegen.

Uit de kast, die niet gesloten was, nam hij een horlogeketting van gevlochten haar met gouden beslag. Op het beslag stonden de namen van den sergeant en van diens overleden vrouw. Gedurende een maand hield hij den ketting verstopt en was van plan hem op den dag, dat hij met Hr. Ms. „Gelderland" naar Indië zou vertrekken, aan den eigenaar terug te geven. Op een avond, dat hij met den ketting in zijnen binnenzak ging passagieren, ontmoette hij een' kameraad, wien hij vertelde den ketting te hebben gestolen, waarop deze hem aanraadde den ketting te verkoopen. Aan „blauwe Anna", die zij ontmoetten, werd verzocht den ketting voor hem te verkoopen; doch deze dame bracht na eenige oogenblikken het gestolene terug, daar zij er door een derden marinier op attent werd gemaakt, dat er namen op gegraveerd waren. Deze marinier vond „het zaakje niet zuiver".

De kameraad van beklaagde verkocht later den ketting in een herberg aan een visscherman voor f 1.50 en twee borrels.

Beklaagde beweert niet juist te kunnen opgeven, wat hij dien avond gedaan heeft, daar hij dronken was; verschillende getuigen verklaren echter het tegendeel.

Beklaagde werd bij vonnis van den krijgsraad in April 1897 wegens diefstal veroor-

16) Marinier 3e kl. . . . . . .

„Diefstal".

Gestraft met:
1 jaar gev. straf en eene ontzegging enz. voor den tijd van 5 jaren.

deeld tot 6 weken militaire gevangenisstraf en werd in Juni 1900 gestraft met 14 dagen provoostarrest, waarbij de strafmutatie luidde:

„In het bezit gevonden van verschillende „kleine voorwerpen, aan anderen toebe„hoorende, en die hoogstwaarschijnlijk door „diefstal in zijn bezit zijn gekomen. Geeft „op een paar daarvan gevonden te hebben, „doch heeft toen die voorwerpen niet bij „den officier van politie gebracht. Ligt ook „onder verdenking een horlogeketting [1] te „hebben gestolen ten nadeele van den ser„geant der mariniers . . . . .

(„Geen gerechtelijke vervolging ingesteld, „aangezien het wettelijk bewijs van weg„neming niet te leveren zou zijn").

In de overwegingen werd o. m. opgenomen:

„dat de gedetineerde hoogstwaarschijnlijk behoord heeft tot die personen, die zich in den laatsten tijd a/b. van Hr. Ms. wachtschip te Willemsoord herhaaldelijk aan diefstallen van meer of minder ernstigen aard schuldig maakten, zonder dat het niettegenstaande nauwgezet onderzoek mogelijk was de daders van die diefstallen te ontdekken;"

„dat de gedetineerde den diefstal pleegde terwijl hij in den nacht als schildwacht op post stond, in de nabijheid van de hut, waaruit hij toen dien horlogeketting wegnam, en welke hut toen onbewoond was, en aldus onder omstandigheden en op een oogenblik, welke de kans op ontdekking al zeer gering maakten".

1) Den bovenbedoelden.

Beklaagde, oud 17 jaar, sinds Januari 1899 in dienst. Slecht gedrag. Werd geplaatst a/b. van een voor Oost-Indië bestemd schip en vroeg 14 dagen verlof om afscheid te nemen van zijne familie. Daar dit verlof hem wegens zijn slecht gedrag werd geweigerd, besloot hij zonder permissie naar huis te gaan, met het vaste plan zich binnen 2 × 24 uren aan te melden. Hij werd echter door de politie op

17) Jongen. .
„Het opzettelijk wederrechtelijk maken van eens ders goed".
Gestraft met:
2 mnd. gev.straf.

zijn reis gearresteerd en a/b. van zijn schip teruggebracht. Nadat hij voor dat feit in voorarrest was geweest, en toen wel begreep [illegible] meer naar huis te kunnen gaan, werd hij zoo driftig, dat hij in de kooi van den sergeant-stoker, waarin hij [illegible] was, een kast, twee glazen en twee [illegible] opnam en door een poortje gooide. Hij wist, dat die voorwerpen te water moesten gaan, althans dat er veel meer kans was, dat zij verloren zouden gaan dan teruggevonden worden. Hij beweerde volstrekt niet opzettelijk of wederrechtelijk, doch alleen in drift gehandeld te hebben.

Waar het bij de marine de gewoonte is, dat aan ieder schepeling vóór zijn vertrek naar Indië gelegenheid gegeven wordt, om zijne familiebetrekkingen vaarwel te zeggen, rijst bij ons de vraag of in boven aangehaald geval het niet wenschelijk zou geweest zijn ook aan dezen jongen, niettegenstaande zijn zeer slecht gedrag, eveneens dit verlof te verleenen. Zou deze schepeling dan wellicht niet voor den krijgsraad gevrijwaard zijn gebleven?

---

18. Stoker 2e kl. . . „Misdrijf als No. 18". Gestraft met: 6 mnd. mil. gev. straf.

Beklaagde, oud 17 jaar, sinds Februari 1898 in dienst; redelijk gedrag. Was gestraft met een maand strafklasse, omdat hij tijdens de werkstaking te Rotterdam van boord was weggeloopen, en 28 uren „op straat" geweest. Hij kreeg van den sergeant der mariniers de order: „ga naar het balieruim, haal een balie op, en ga wasschen", doch deed dit niet, zeggende: „ik heb er geen trek in". Deze order werd door den sergeant nog twee malen herhaald, en telkens kreeg deze hetzelfde antwoord. Beklaagde werd daarop met den sergeant bij den 1en officier geroepen en deze (de 1e officier) gaf nogmaals de order, zeggende: „ga een balie halen, en ga wasschen"; wederom weigerde beklaagde door te antwoorden: „ik heb er geen trek in". Hij werd in arrest gesteld en in arrest zijnde nogmaals door den sergeant, die hem op de gevolgen van dienst weigeren wees, in de gelegenheid gesteld om te wasschen, beklaagde antwoordde: „ik wil niet wasschen". Na ongeveer vijf kwartier werd hij weder met den sergeant bij den 1en officier geroepen. De 1e officier wees hem

op de gevolgen van zijn blijven weigeren en gaf toen nogmaals dezelfde order, doch wederom weigerde beklaagde.

Het schijnt ons toe, dat de behandeling van deze zaak door de superieuren buitengewoon humaan is geweest.

Zou zelfs het prestige hier niet geschaad geworden zijn?

Deze stoker ontving van den sergeant „4 malen", en van den 1en officier „2 malen" dezelfde order!

Een bedenktijd van vijf kwartier!

Het komt ons gewenscht voor, zoowel voor het prestige van onderofficieren, als voor dat van officieren, de eens gegeven order alléén — na een' zekeren bedenktijd, de lengte daarvan in verband met het gepleegde feit en den gemoedstoestand van den schepeling — te doen herhalen door den oorspronkelijken lastgever en dan in tegenwoordigheid van een' officier, nadat deze den overtreder bij zijne eerste weigering op kalme wijze de gevolgen onder het oog heeft gebracht.

---

19 en 20) Twee werklieden in de magazijnen van 's Rijks marinewerf te Willemsoord, beschuldigd van:

„verduistering".

werden overgeleverd aan den burgerrechter.

Beklaagden werden beschuldigd van: „ontvreemding van den lande toebehoo- „rende goederen, door het als werklieden „in de magazijnen op 's Rijks werf, uit een „dier magazijnen, waarin de inventaris van „H. M. „Koningin Emma der Nederlanden" „was geborgen en waarin zij werkzaam „waren, te hebben afgegeven aan den „schipper van een landsvaartuig (kanaal- „boot) zonder daarvoor order te hebben „bekomen, daartoe gemachtigd te zijn of „zonder daarvoor een aanvraag dan wel „een bon te hebben gekregen, vier pakken „nieuw touwwerk, welke zij wisten, dat „aan den lande, althans niet aan henzelf „toebehoorden, en welke door twee knechts „van dien schipper uit het magazijn wer- „den weggehaald, hebbende zij dat touw- „werk dien schipper op zijn verzoek afge- „geven, nadat hij hun gezegd had, dat hij, „als hij er mede van de werf was, het wèl „met hen maken zou, welke belofte door „hem 's avonds werd vervuld, door het aan „elk hunner geven van een rijksdaalder".

De zeekrijgsraad verklaarde zich onbevoegd en gelastte dat de beklaagden aan den in deze bevoegden rechter zullen worden aangeboden en overgeleverd, naar aanleiding van de volgende overwegingen:

„dat werklieden in de magazijnen van „'s Rijks werf voor den militairen rechter

„moeten terecht staan, wanneer zij zich „schuldig maken aan ontvreemding van „'s lands goederen, welke aan hunne bewaring toevertrouwd waren,

„dat deze ontvreemding niet strafbaar „is gesteld bij het crimineel wetboek voor „het krijgsvolk te water, zoodat zij dus op „grond van de artikelen 12, j°. 4 van dat „wetboek ter zake van het door hen gepleegde misdrijf naar de voorschriften van „het Wetboek van Strafrecht moeten worden gestraft,

„dat het feit, door de beklaagden gepleegd „het misdrijf van „verduistering", alzoo „een commun delict daarstelt,

„dat de beklaagden dit misdrijf pleegden „in vereeniging met den schipper van een „landsvaartuig en diens knechts, welke personen ter zake daarvan voor den burgerrechter terecht moeten staan, aangezien „zij die aan den lande toebehoorende goederen niet officieel in bewaring hadden „en ze niet aan hen in hunne qualiteit „waren toevertrouwd,

„dat aldus door die ontvreemding een „misdrijf is gepleegd, waarbij de daders als „tot het krijgsvolk te water behoorende „moeten worden beschouwd, terwijl de „schipper en de knechts van het landsvaartuig, die allen mededaders zijn, burgerpersonen zijn, die ter zake van dat „misdrijf niet voor den militairen, doch voor „den burgerrechter moeten terecht staan,

„dat bij arrest van den Hoogen Raad der „Nederlanden van den 5^{en} Mei 1863 is beslist, dat de zeekrijgsraad onbevoegd is, „om recht te spreken over zoodanige militairen en aan het militaire recht onderworpen ambtenaren, die gemeenschappelijk een commun delict hebben gepleegd „met andere personen, welke terecht staan „voor den burgerrechter of in dat delict „betrokken zijn,

„dat in zulk geval zoodanige militairen „en ambtenaren uit hoofde van connexiteit „den burgerrechter zullen worden overgegeven of ter judicature overgelaten.

„dat beklaagden in dit geval als militaire „ambtenaren moeten beschouwd worden".

Willemsoord, 27 Aug. 1900. JUSTITIA.

Directie Hellevoetsluis.

Gedetineerde had 's middags bij den waterstandaard staande woordenwisseling gekregen met een anderen jongen en dezen met zijn mes een wond toegebracht onder de linkerelleboogplooi, zoodat opname in het hospitaal volgde. Gedetineerde, een kleine jongen, driftig van aard, werd nog al eens voor den gek gehouden door andere jongens en had o.a. den bijnaam van „Ouwe bok", omdat men vond dat hij liep als een oude man. Hij werd vooral geplaagd en gesard door den verwonde en kreeg dikwijls een pak slaag, waartegen hij, kleinere en zwakkere jongen (de verwonde was een groote sterke jongen) niets kon doen. Klikken stond hem tegen, zoodat hij nooit van dergelijke voorvallen rapport maakte. In het proces kwam ten duidelijkste uit, dat de verwonde speciaal de kleinere jongens plaagde en dikwijls sloeg, doch dit de grootere niet durfde te doen en in het bijzonder tegen gedetineerde iets scheen te hebben, welke plagerijen reeds dagteekenden van af den tijd dat beiden waren a/b. van de „Wassenaer", en welke zich herhaalden a/b. van de „Nautilus", tot eindelijk op de „Buffel" ze op een zekeren dag aan den bak zittende over het vuil overgeven van een bakskist woorden kregen en deze twist voortzetten toen ze bij den standaard stonden om te drinken. Gedetineerde vond blijkbaar het oogenblik gekomen om aan het sarren en plagen een einde te maken en waarschuwde den ander van met een mes te zullen steken en gaf direct daarop aan deze waarschuwing uitvoering, toen de ander hem weer een klap wilde geven. Unaniem waren de getuigen in het proces gehoord (acht in getal) van opinie, dat de verwonde zijn verdiende loon had en opmerkelijk was het den verwonde hetzelfde te hooren verklaren, en te hooren opgeven berouw te gevoelen over het gebeurde. Den twee als deskundigen gehoorden officieren van gezondheid waren eenige vragen voorgelegd, uit welker beantwoording bleek dat het toegebrachte lichamelijk letsel geen uitzicht toeliet op niet volkomen genezing

Jongen, oud 15 j., dienende aan boord v. het opl.schip „Buffel": Mishandel., gepleegd door een kind tusschen den leeftijd van 10 en 16 jaren, met oordeel des onderscheids.

Gestraft met één maand gev.straf.

(Voorloopige in bewaringstelling in mindering gebracht, zoodat bij de executie de straftijd verstreken was).

en dat het [illegible] [illegible] dat het ge- volg zou hebben [illegible] [illegible] heid tot [illegible] van zijne [illegible] als [illegible] bij de Kon. Ned. Marine, zoo- dat [illegible] werd dat het [illegible] van geringen aard was.

Gedetineerde, oud 24 jaar, geb. te Oostvoorne, had zich in de gemeente Oostvoorne verzet tegen een onbezoldigd rijksveldwachter. Die hem aanmaande zich kalm te houden en zijn weg te gaan, aangezien gedetineerde beschonken was en overlast veroorzaakte door luidruchtig te [illegible], te razen en te vloeken en daardoor de openbare orde verstoorde. Ged. voldeed niet aan dit bevel en gaf den veldwachter twee harde stompen op de borst, zoodat deze verplicht was voor eigen veiligheid zijn wapenstok te trekken, waarmede hij gedetineerde dreigde. Ged. begon daarop te vloeken en den ambtenaar uit te schelden voor schurk en ploert. Reeds vroeger was hij twee malen voor den burgerrechter geweest en had zich te verantwoorden voor mishandeling van een ambtenaar en mishandeling van een ambtenaar benevens eenvoudige beleediging van idem en was deswege voor elk dier keeren veroordeeld tot 14 dagen gev.straf. Ofschoon gedetineerde ook hier wegens de twee harde stompen het feit van mishandeling gepleegd had, is dit niet als zoodanig gequalificeerd, aangezien het *opzet* niet gericht was op het toebrengen van slagen, doch wel om zich te verzetten, en zulks in navolging van een vonnis gewezen door den Hoogen Raad 21 November 1887.

Stoker 2e Kl., 24 j., wachtschip te H'sluis.

1e. Wederspannigheid.

2e. Eenvoudige beleediging v. een ambtenaar enz. in 't openbaar aangedaan.

3e. Openbare dronkenschap.

Voor de sub 1 en 2 genoemde misdrijven 4 mnd. gev.straf, voor de overtreding f 1.— boete. Subs. 2 dagen hechtenis.

HR. MS. „FRIESLAND" TE LOURENÇO MARQUES, KAAPSTAD ENZ.

Men kan echter des Guten zu viel haben, en nadat wij ruim twee weken dag en nacht geprofiteerd hadden van het kinderconcert, waren wij zeer blijde toen allen, ten minste wat de vrouwen en kinderen aangaat, een ticket bekomen hadden

voor den mailstoomer „Admiral" en nog blijder toen zij daarmede vertrokken.

Dank zij den Commandant en Mr. POTT is hunne passage betaald door de Z. A. S. M., waarbij hunne echtgenooten beambten zijn.

De „Admiral," die behalve deze refugiés nog zeer vele Hollandsche familiën aan boord had, stoomde bij het verlaten van de baai zeer dicht achter de „Friesland" langs en onze logés stonden allen vooruit, en riepen om strijd: Leve de Commandant, Leve de „Friesland", Leven de Officieren, Leve de Equipage; wel een bewijs, dat zij tevreden waren over hun verblijf aan boord van de „Friesland". Met deze mailboot zijn twee onzer schepelingen om gezondheidsredenen thuis gevaren.

Den 10 Juni kwam de Portugeesche korvet „Alfonso de Albuquerque" het aantal der hier in de baai gestationeerde oorlogsbodems van die natie vermeerderen.

De Engelschen schijnen er bijzonder prijs op te stellen de vreemdelingen uit het reeds door hen veroverde gebied te verwijderen, ten minste zij boden na de verovering van Pretoria aan, alle vreemdelingen die in 3 dagen klaar konden zijn naar East-London te vervoeren en hen van daaruit vrije passage naar Europa te verstrekken.

Deze maatregel is echter slechts van korten duur geweest, want daar de spoorwegen in den Vrijstaat kort daarna niet meer veilig waren, werd het vreemdelingenvervoer gestaakt.

Nog nooit hebben wij zulk een warboel van berichten gehad, als in dezen tijd. Den eenen dag hoort men dat de Engelschen wederom eene groote overwinning hebben behaald, terwijl men den volgenden dag hoort dat Lord ROBERTS met zijne hoofdmacht door de Boeren van zijne basis is afgesneden, om den derden dag wederom een nieuw gerucht te hooren, dat met de vorige weder in strijd is. De meeste dier berichten worden door speculanten uitgestrooid, en elk bericht is oorzaak van groote weddingschappen tusschen de Engelschen en andere nationaliteiten alhier, waaronder voornamelijk de Portugeezen, die mede aartsliefhebbers van dobbelen en wedden zijn.

Deze laatsten hebben hier een groote arena gebouwd, waarin van tijd tot tijd stierengevechten zullen gegeven worden. Het allereerste heeft ons echter reeds allen lust benomen er ooit weder heen te gaan, daar juist het aantrekkelijke in zulk een gevecht, n.l. het gevaar, hier geheel ontbreekt, daar de horens der daarenboven vrij makke dieren van lederen kappen zijn voorzien, welke voorzorg toch al vrij overbodig was, daar de dieren en hunne bevechters bang voor elkaar zijn. De voorstelling, die ook door de beide gouverneurs werd bijgewoond, waarvan de eerste, de gouverneur-generaal n.l. (een kolonel der genie met den rang van generaal), eerst kortelings is aangekomen, begon, doordat deze heeren zeer laat kwamen, pas te $3^1/_2$ uur. De meesten onzer hadden plaatsen genomen uit de zon, daar deze gerekend worden beter te zijn dan die in de zon,

doch na een uurtje genoten te hebben, hadden velen wel willen ruilen, want het klimaat namiddags is te frisch om het zonnetje te vermijden.

Door eenige Transvaalsche bezoekers werden ons de tijdelijke goudstukken van dat Rijk getoond. Bij gebrek aan tijd of gelegenheid, zijn op deze geldstukken de beeltenis en het opschrift weggelaten. Slechts zijn zij aan weerszijden van een kleinen opstaanden rand voorzien. Ook geeft het gouvernement als tijdelijken maatregel papieren geld uit tot een waarde van 50 pond toe. Zooals te begrijpen is, valt dit laatste betalingsmiddel weinig in den smaak van diegenen welke op deze wijze een gedeelte van hun salaris ontvingen en vooral is dit het geval met ambtenaren die niet in de Z. A. R. wonen.

In Lourenço Marques toch kreeg een hier geplaatst ambtenaar der Z. A. R. bijna zijn gansche salaris in het nieuw uitgegeven papieren geld en hoeveel moeite hij er zich ook voor gaf om het te wisselen, niemand die het zelfs voor de halve waarde wilde accepteeren. Ten einde raad heeft onze ambtenaar zich op weg begeven naar Oom PAUL om Z.E. om een meer gangbaar betalingsmiddel te vragen. Op reis daarheen moet men bij Malasene, een plaatsje tusschen Kaap Muiden en Komatipoort overstappen in een anderen trein, omdat de brug over het riviertje aldaar door een twintigtal Engelsche scouts vernield was. Deze hebben daartoe tegen buitengewoon hooge prijzen paarden in Lourenço Marques gekocht, waarmede zij zich van hieruit op weg hebben begeven en van een oogenblik van slappe bewaking aldaar gebruik makende, kans gezien de telegraaflijnen op vele plaatsen door te snijden en het bruggetje te vernielen. Gelukkig dat de schade niet van dien aard was of men kon er in eene week tijds in voorzien en nu kan de trein weer ongestoord zijne reis vervolgen.

De treinen die door het door de Engelschen bezette gebied loopen, zijn door dezen herdoopt en wel in „Imperial military railway" en de ambtenaren er van, in zooverre zij vreemdelingen zijn, zullen zoodra mogelijk naar Port-Elisabeth of East-London gebracht worden en krijgen van daar uit vrije passage naar Europa. Het meerendeel der ambtenaren is echter burger van een der twee Republieken, ten minste bij het uitbreken van den oorlog zijn bijna allen, die dit nog niet waren, het geworden, en dezen zijn door de Engelschen gecommandeerd hunne werkzaamheden in Engelschen dienst te hervatten.

Voor zoover bekend hebben tot nu toe allen dit geweigerd, voor welke wederspannigheid zij met opsluiting zijn gestraft.

De Engelschen in Pretoria hebben allen particulieren eigendom aldaar geëerbiedigd, met uitzondering van de groote gebouwen, als societeiten etc., die voor militair gebruik tijdelijk in beslag zijn genomen. De Presidentswoning, waarin de vrouw van den president nog steeds verblijf houdt, is echter geëerbiedigd, slechts zijn er twee schildwachten voor geplaatst. Diegenen hier, die op de hand der Engelschen zijn, beweren dat

het een maatregel is, om haar tegen overlast te beveiligen. Niettegenstaande de Engelschen de hoofdsteden der Republieken in bezit genomen hebben, wanhopen de bewoners dier Rijken, die van tijd tot tijd nog hier komen, nog niet aan den afloop en steken ons, die in den laatsten tijd zoovele voor hen slechte berichten hoorden, om zoo te zeggen, een riem onder het hart.

Over een dag of 8 zullen wij waarschijnlijk de zaak weer van Engelsche zijde hooren, daar wij den 1 Juli naar Kaapstad vertrekken. De „Schwalbe", die op dien zelfden datum naar Dar-Es Salam zou gaan, heeft telegraphisch order bekomen zich nu reeds, den 28 Juni, daarheen te begeven, om na aldaar voor een groot deel van officieren en equipage verwisseld te hebben, naar de Chineesche wateren te vertrekken.

De meeste opvarenden aan boord van dien bodem zijn nl. twee jaar buitenslands, na welken termijn zij naar Duitschland terugkeeren.

Lourenço Marques, 28 Juni 1900.

Den 1en Juli wendde Hr. Ms. „Friesland" den steven van Lourenço Marques af en stoomden wij op de dagwacht de haven uit. Een paar Engelsche oorlogsschepen die voor de baai voor anker lagen, wenschten ons een goede reis, waarvoor wij bedankten. Met gemiddeld $9^1/_2$ tot ruim 10 mijls vaart stoomende, kwamen wij op den voormiddag van den 6en d.a.v. te Kaapstad aan, na op de reis, op één dag na, toen hooge zeeën het noodzakelijk maakten de vaart te verminderen, zeer goed weder gehad te hebben. Ons saluut aan het Britsche gouvernement werd niet beantwoord, waarvan de oorlog de reden was, zooals een officier der landmacht, adjudant van den generaal militairen commandant van Kaapstad, spoedig na onze aankomst den commandant kwam mededeelen.

Daar het dok nog bezet is, liggen wij in de Tafelbaai, waarin wij het eenigste oorlogsschip zijn, daar de Engelsche schepen te Simonsstad liggen en de hier aanwezige Duitsche gunboot „Wolf" in de haven ligt.

De handelsvloot, v.n. Engelsch, is hier zeer sterk vertegenwoordigd; op het moment zijn er zelfs 107 vaartuigen, waaronder vele zeilschepen. Vooral onder deze laatste soort komen vele Duitschers voor, allen groote fraaie drie- of viermast schepen. De Vaderlandsche vlag was niet vertegenwoordigd. Onder de stoomschepen trekken vooral de prachtige booten der Castle-lijn de aandacht. Eén er van, de „Arundel Castle", kwam hier den 6en aan, met ± 700 à 800 Hollanders aan boord, bijna allen employés van de Z. A. S. M., die op last van het Engelsche gouvernement naar Vlissingen worden gebracht.

Onmiddellijk na aankomst van het schip kreeg het order om naar Simonsstad te stoomen, terwijl aan de passagiers de vergunning om naar den wal te gaan werd geweigerd; zoodra

het met kolen laden klaar is, gaat het schip zijn reis vervolgen.

Ik behoef wel niet te zeggen, hoe aangenaam wij het vonden weder eens elegant gekleede dames en heeren, sierlijke equipages, nette huurrijtuigen, fraaie winkels en nog veel meer andere zaken, die het oog aantrekken, te zien.

Velen onder ons die zich in Hollandsche pakjes van $1^1/_2$ jaar geleden in Lourenço Marques swells hadden gevoeld en door de inwoners aldaar als toonbeelden van goeden smaak waren beschouwd, bemerkten na één middag aan de Kaap aan den wal te zijn geweest, dat er toch nog wel iets aan haperde, en vele der in Lourenço Marques zoo bewonderde kleedingstukken werden met stille verachting op zijde gelegd. Hoe aangenaam het is, weder in een Europeesch uitziende plaats te zijn, bemerkt men pas, wanneer men, zooals wij, zoolang in de dorre aan de Delagoabaai gelegen stad is geweest, die toch nog het Eldorado onder de Portugeesche kustplaatsen is. Evenals in Lourenço Marques zijn hier twee goede clubs; in een daarvan, de meer cosmopolitische „Civil Service-club", zijn wij door de zorg van den consul-generaal, den heer B. H. DE WAAL, geïntroduceerd.

De officier van piket, die namens den Commandant van Hr. Ms. „Doris", den oudst aanwezigen Commandant in Simonsstad, waar de Admiraal tijdelijk afwezig was, hier aan boord kwam complimenteeren, deelde den kolonel mede, dat alle officieren geintroduceerd waren in de Navy club aldaar.

In deze plaats en Green Point zijn nog ± 3500 gevangenen, die, naar men zegt, goed behandeld worden.

In Simonsstad beschijnen elken nacht de zoeklichten het gevangenenkampement, om het ontvluchten moeilijk te maken. Diezelfde maatregel wordt ook op de „Arundel Castle" toegepast tijdens haar verblijf aldaar.

Onze officier van piket, die den Commandant van Hr. Ms. „Doris" voor het complimenteeren bedankte, merkte op, dat ook hier de zeeofficieren met weinig enthousiasme over den krijg spraken; één van hen vertelde zelfs een geval van een huisgezin uit de Kaapkolonie, waar de zonen aan de zijde der Boeren, en de echtgenooten der dochters aan den Engelschen kant vochten; waarom hij, daar meer zulke gevallen voorkomen, dezen krijg eenigszins een burgeroorlog noemde.

Behalve Hr. Ms. „Doris" lagen nog te Simonsstad Hr. Ms. „Monarch" en „Torte".

Kaapstad, 11 Juli.

De adjudant van den militairen gouverneur, die als reden van het niet beantwoorden van het saluut den oorlog had opgegeven, was daaromtrent verder niet in bijzonderheden getreden, en ofschoon de oplossing, het vervoer van al het bruikbare geschut uit Kaapstad naar het front, niet ver te zoeken

was, bleef dit maar een gissing, die naderhand de ware bleek te zijn.

Ofschoon wij in Lourenço Marques herhaaldelijk in de Eng. bladen lazen, „the war is practically ended"; zou men dat aan wat men te Kaapstad ziet nu juist niet zeggen. Van 6 tot 16 Juli kwamen hier o.a. aan ± 2300 man troepen, die allen reeds naar het front zijn gegaan.

Wel is waar dienen zij slechts om geleden verliezen te herstellen, maar zoo de oorlog feitelijk afgeloopen was, dan toch kon de groote Engelsche krijgsmacht in de Republieken die aanvulling wel missen.

De handel lijdt ontzettend door den oorlog, weken en weken reeds liggen groote zwaar geladen koopvaarders hier, die uit gebrek aan werkkracht of plaats in de Docks hunne lading niet kunnen lossen, daar alles wat hier voor het leger wordt aangevoerd voorgaat en men daarmede de handen zoo vol heeft, dat voor de andere schepen maar weinig kan gedaan worden, want bijna ieder en alles is in dienst van den oorlog. Zelfs eigenaars van jachten stellen hunne vaartuigen ter beschikking van het gouvernement. Zoo ligt in de baai de „Jason", waar op de mahoniehouten dekkajuit een tweede is getimmerd, waarin een twintigtal invalide soldaten op kosten van den eigenaar worden verpleegd. Alle hospitalen zijn vol, terwijl de minder ernstige zieken gekampeerd zijn in de omstreken van de stad.

De hotelhouders maken hier uitstekende zaken, want al de inrichtingen van dien aard zijn tot de nokken bezet.

Dat ondervonden verschillende onzer officieren, die wegens het ruwe weder niet naar boord terugkeerden, na eene partij gegeven door den Consul-Generaal en Mevrouw DE WAAL op den 14en Juli. Deze partij, eene Muzikale Soirée, werd door den Commandant en bijna alle officieren van Hr. Ms. „Friesland" bijgewoond, die er zich allen bijzonder goed amuseerden, want niet alleen ontmoette men er vele dames en heeren van Hollandsche of oud Hollandsche origine, maar ook muziek en zang die men er hoorde, waren zeer verdienstelijk, dank zij vooral een daartoe door de familie DE WAAL genoodigd trio, het z.g. Mount-Nelson trio, bestaande uit 3 Hollanders, n.l. de heeren DE BEER (piano), LUIJT (viool) en VAN ERKEL (violoncel), die geroemd worden als de besten die zich alhier op dat gebied bewegen. De officieren die na afloop aan den wal bleven, moesten zich in de hotels vergenoegen met een kamertje, natuurlijk zoo hoog mogelijk, en meestal met zijn tweeën of drieën, sommige zelf met niet genoeg bedden.

's Nachts naar boord terug gaan heeft natuurlijk ook zijn eigenaardige bezwaren, want daar het weder zooals ik reeds zeide in dezen tijd zeer ruw was en wij ± 20 minuten stoomens uit den wal liggen, behoef ik niet op de gevolgen daarvan te wijzen, waarbij nog komt, dat het hier 's nachts in de baai bijna even koud is als 's winters op de reede van Nieuwediep.

De meeste echt Engelsche bladen, die wij aan den wal koo-

pen, waren nog steeds in denzelfden stijl geschreven als die te Durban; wel geven zij nu toe dat de Boeren geduchte vijanden zijn, maar de mooie figuren komen natuurlijk slechts aan de Engelsche zijde voor; met onverdeelden lof slechts wordt door hen gesproken over de generaals BOTHA en DE WET, „enthousiasten voor een verkeerde zaak", zooals zij hen noemen.

Door een ooggetuige hoorde ik hoe deze laatste Boerengeneraal de Engelschen te Sannaspost in den Vrijstaat heeft verschalkt. Een Engelsche legerafdeeling wilde aldaar de Modderrivier overtrekken, en in plaats van eerst den tegenovergelegen dicht begroeiden oever door cavalerie te doen verkennen, werden de transportwagens er het eerst doorheen gezonden, zonder eenige dekking. In de bedding van de rivier aan de overzijde lag goed verscholen de generaal DE WET met zijne menschen; en toen de eerste wagen over was, stond de generaal DE WET op, en zeide tot de transportrijders „Come in", terwijl hij hen op de op hen gerichte loopen der Mausers wees van de in het hooge gras verscholen Boeren. De eene wagen voor, de andere na onderging hetzelfde lot, totdat eindelijk de Engelschen, die hunne wagens niet meer te voorschijn zagen komen, achterdocht kregen en een sterke patrouille onder een officier op verkenning uitzonden. De officier, die een 20 M. voor zijne menschen aan den tegenovergestelden oever was, werd daar weder door generaal DE WET opgewacht, die hem zeide zich over te geven, terwijl hij hem op het nutteloozе van eene verdediging wees en dat hij zou worden neergeschoten, wanneer hij waarschuwde. De Engelschman wendde echter zijn paard, reed terug en riep luide: „Fall back", waarop een salvo volgde, dat hem en de meesten zijner patrouille neerlegde.

Hierna begon het eigenlijke gevecht, waarbij generaal DE WET nog tal van Engelsche kanonnen buit maakte, doordat zijne menschen de bespanningen er van neerschoten en ofschoon de Engelschen herhaalde malen trachtten nieuwe er voor te spannen, moesten zij het wegens het hevige vuur opgeven.

Dezelfde verhaler zeide mij, van den chef van het informatie-bureau gehoord te hebben, dat tot nu toe 2300 inwoners der Republieken hunnen strijd voor de vrijheid met den dood hadden bekocht, welk getal mij klein leek, daar ik juist dien morgen eene opgave had gelezen, waarin stond, dat sinds het begin van den krijg ± 2000 Engelsche officieren gedood, gewond of wegens ziekte naar Engeland teruggezonden waren.

In Wijnberg, een goed half uur sporens van Kaapstad gelegen, hebben de Engelschen in een afgesloten park vele veldhospitalen opgericht, waarin ± 2500 Engelschen en ook een vijftigtal Boerengewonden worden verpleegd.

Wil men een dier Boeren bezoeken, dan moet men zich wenden tot den overste, chef van de bewakingstroepen der krijgsgevangenen, die op verzoek een daartoe door hem geteekend permis afgeeft.

Op dezelfde wijze kan men ook slechts toegang verkrijgen

tot de kampementen der krijgsgevangenen, dat te Greenpoint is omgeven door een met ijzerdraad bespannen hek, waarop aan den bovenkant gekarteld ijzerdraad is bevestigd. Evenals in de hospitalen, wonen hier de krijgsgevangenen in houten of zinken barakken, doch waar de gewonden op kribben liggen, moeten de krijgsgevangenen den grond maar voor lief nemen. Elk man heeft eene sprei om op te liggen en twee dekens tot dekking, wat vooral in het tegenwoordige koele klimaat niet te veel is.

De bewaking van het gevangenenkampement is natuurlijk veel strenger, dan die van het gedeelte van het hospitaal-terrein, waar Boerengewonden in een aparte barrak worden verpleegd. Rondom het geheele eerste kampement zijn schildwachten geposteerd, terwijl op vele plaatsen verhoogde standplaatsen voor wachten zijn aangebracht; daarenboven zijn in het midden en rondom het park groote electrische lampen geplaatst.

Tot onzen spijt vernamen wij, dat de gevangen genomen geneesheeren Dr. KOSTER, Dr. PINO en Dr. VAN HOUTUM met drie verplegers op weg zijn naar Ceylon. Den consul-generaal der Nederlanden, die verzocht had, de heeren te mogen bezoeken, werd dit verzoek geweigerd.

Ook vernam de heer DE WAAL den 21sten Juli uit een brief, waarin Dr. CARTIER VAN DISSEL hem om een onderhoud verzocht, dat deze ook reeds een maand als krijgsgevangene in Kaapstad was.

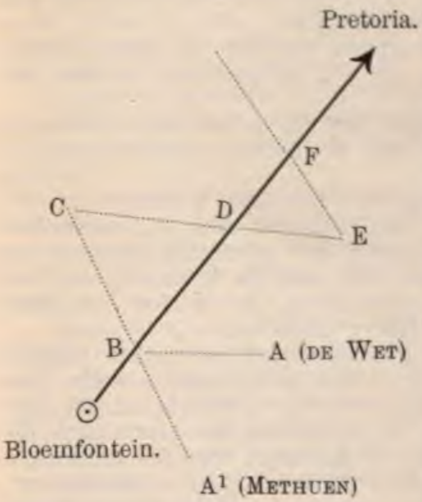
Een Hollander, die aan de zijde der Boeren had gestreden en die thans verpleegd wordt in het hospitaal te Wijnberg, zocht ik op en deze vertelde mij, dat hij èn over de behandeling èn over de voeding en ligging zeer tevreden was. Hij sprak daar nog al eens Engelsche soldaten, die bijna allen zich min of meer ongunstig uitlieten over hunne officieren, n.l. wat het optreden van dezen tegenover hunne minderen betrof; niet dat zij dezen slecht bejegenden, maar dat zij zich op zulk een hoog standpunt stelden, dat maar zeer weinigen zich buiten den dienst iets van hunne minderen aantrokken.

Over Lord ROBERTS spraken allen met de grootste vereering. Van een der ambulance-doctoren vernam ik een aardig staaltje van hem. Een der Nederlandsche doctoren had in zijn ambulance een zwaar gewonden Engelschen luitenant opgenomen, en den dag nadat deze geopereerd was, reed een oud klein officier voor de ambulance en verzocht een der doctoren den zieke te mogen zien. De doctor der ambulance, die toen tijdelijk op Engelsch territoor was, zeide dat het beter voor den patient was, hem niet te zien, waarop de Engelsche officier zeide: „Shall I not see him?"

De doctor antwoordde: „nu 't is goed, maar maakt u het kort". Hoe groot was echter zijne verbazing toen de officier, binnengekomen, tot den gewonde zeide: „How are you; I am Lord ROBERTS". Het schijnt, dat, wanneer de opperbevelhebber tijd en gelegenheid heeft, hij steeds zijne officieren en minderen die gewond zijn, gaat bezoeken.

Er waren in het hospitaal te Wijnberg ook eenige Engelsche soldaten, die verpleegd waren geworden in Hollandsche ambulances en zij allen lieten er zich met den meesten lof over uit; een paar Engelsche officieren, die ik ontmoette, spraken er in denzelfden geest over.

Van iemand die het mede had gemaakt vernam ik een allervermakelijkst staaltje van de wijze, waarop de Engelschen in de couranten nederlagen in overwinningen weten te doen verkeeren, hetwelk hij mij door een teekening, die ik hier ook laat volgen, duidelijk maakte.



DE WET stond met zijn commando te A en rukte op en vernielde de spoorlijn tusschen Pretoria en Bloemfontein, te B. Lord METHUEN die te A¹ was, ging toen hij daarvan bericht kreeg, hem onmiddellijk na, doch toen hij te B aankwam was DE WET te C. Lord METHUEN volgde hem, doch toen hij te C was, had DE WET te D, waar hij in dien tijd was aangekomen, weder de spoorlijn opgebroken en trok daarna naar E.

Lord METHUEN die hem steeds volgde, kwam weder te E aan, terwijl in dien tijd DE WET naar F was getrokken, alwaar hij ten derden male de spoorlijn vernielde. Toen eindelijk Lord METHUEN te F. aankwam, was DE WET met zijne menschen het binnenland ingetrokken en daarna was zijne tegenpartij het spoor kwijt. De Engelsche bladen, die dit feit verhaalden, stelden als opschrift boven de kolom, waarin het voorkwam: „DE WET op de vlucht, Lord METHUEN vervolgt hem".

Vrijdag 20 Juli gaven de Consul-Generaal en Mevrouw DE WAAL een bal te hunnen huize, ter eere van het verblijf van Hr. Ms. „Friesland", waarvan de commandant en 11 officieren gebruik maakten, en allen waren eenstemmig in lof over het welgeslaagde feest. Gelukkig waren wij den morgen van dien dag van de reede gestoomd naar het droge dok.

Kort na onze aankomst in de haven kregen wij een brief van het bestuur der Junior Civil Service-Club, dat wij in een bijzondere vergadering gekozen waren tot „Honorary members", tijdens ons verblijf alhier, en tevens eene mededeeling, dat wij in den „Deutschen Verein" alhier geïntroduceerd waren.

DE ROEI- EN ZEILWEDSTRIJD OP ZONDAG 2 SEPT. 1900, TER REEDE VAN TEXEL.

Gelijk de laatste jaren gebruikelijk is zal steller dezes trachten een beschrijving te geven van den Roei- en Zeilwedstrijd gehouden op Zondag 2 Sept. ter reede van Texel ter eere van den verjaardag van H. M. de Koningin.

De wedstrijd, die uitgeschreven was door de Marine-Jachtclub, verschilde met de tot nu toe gehoudenen, doordat ook jachten hieraan deelnamen.

De baan voor *zeilvaartuigen* bestond in het één of tweemaal afleggen der baan roodeton voor de haven — roode bolton — Wl. mijlton — startlijn.

De startlijn werd aangegeven door het binnenste havenlicht ineen te houden met een seinmast met ra, uitsluitend voor dit doel tusschen de steenen der zeewering geplaatst en wel zoodanig dat deze lijn zooveel mogelijk loodrecht stond op de lijn roode ton haven — roode bolton, zoodat deze lijn ongeveer op den toren van den Hoorn uitkwam.

Nu de Marine-Jachtclub geconstitueerd is en het blijkens het voortvarende optreden der leden en de ambitie welke voor deze soort van sport toeneemt wel te verwachten is dat deze jeugdige vereeniging zich in de sympathie der marine zal blijven verheugen, komt het ons wenschelijk voor dat men eigen materieel hebbe, geheel geschikt om wedstrijden te organiseeren. Een speciaal hiertoe ingerichte seinmast is dan een vereischte. Deze moet een paal zijn van behoorlijke dikte en lengte, terwijl het raatje aan weerszijden van den paal gelegenheid moet geven een 4 of 5-tal blokjes voor vlaggelijnen te kunnen bevestigen. Men kan dan de vlaggen, welke wellicht noodig kunnen zijn om een vaartuig terug te seinen, van te voren aanslaan, zoodat men deze niet op het oogenblik zelf behoeft uit te zoeken en aan te slaan, waarmede te veel tijd verloren gaat. Het mastje dat nu gebruikt werd, was te zwak voor het doel.

Om deze startlijn voor de vaartuigen duidelijk aan te geven zou men, zooals dit te Cowes plaats heeft, onder het licht van het bedoelde havenhoofd een groote ronde zwartgeschilderde houten schijf kunnen bevestigen, terwijl tegen den seinpaal een dergelijke witte schijf bevestigd is, en wel zoodanig, dat indien de palen inéén zijn voor de vaartuigen, welke de startlijn passeeren, de witte schijf de zwarte volkomen bedekt.

Bij de roode bolton en de Wl. mijlton werden ledige marinesloepen verankerd met opgezetten mast en zwarten bol in top, ten einde van verre reeds de plaats der draaipunten aan de zeilvaartuigen kenbaar te maken. Ongeveer 300 M. buiten de roode

haventon in de startlijn werd een vlet op dezelfde wijze verankerd.

Het verdient aanbeveling om in het algemeen de *vaartuigen* als draaipunten te bezigen, gelijk dit bij vele andere vereenigingen het gebruik is. Vergissingen zooals wel plaats hebben kunnen dan moeielijker voorkomen. In deze vaartuigen zou zich een officier moeten bevinden, die de tijden opteekent, waarop deze bakens door de verschillende mededingers gerond worden en die tevens een controle uitoefende op het aanraken dezer bakens enz. De masten dezer vaartuigen zouden verlengd kunnen worden door stengen, waaraan grootere zwarte bollen. Deze vaartuigen waren n.l. door aan de oppervlakte van het water zich bevindende personen zeer lastig te onderscheiden, vooral schijnt dit het geval geweest te zijn bij de vlet, welke bij de roode haventon lag. Wenschelijk ware het hiervoor een sloep te nemen met verlengden mast en wit geschilderden bol met het oog op den donkeren achtergrond.

Zooals uit de schets in het programma bleek, moesten de vaartuigen tusschen vlet en roode haventon zeilen en verder de betrokken verankerde vaartuigen en tonnen aan B.B. passeeren.

Betreffende dit verankeren der vaartuigen zij opgemerkt dat met het oog op het felle tij het overweging verdient alle bakens voor een gekatte dreg te leggen, waarbij het zaak is van een boeireep gebruik te maken; men bespaart zich hierdoor teleurstellingen en tijd.

Aangezien men bevreesd was, dat ingeval de vaartuigen die als bakens dienst moesten doen reeds den vorigen dag gelegd werden, het een en ander wellicht zou ontvreemd worden, begon men te 6u30 's morgens om alles op te tuigen, terwijl bij nader inzien bleek dat men beter had gedaan een half uur vroeger te beginnen. Het is dan wenschelijk dat ieder bakenvaartuig door een afzonderlijke stoomsloep of barkas op zijn plaats gelegd wordt.

De baan der *roeivaartuigen* voor 1000 M. was vanaf de roode haventon tot even voorbij Oost-batterij. Op den wal waren hier tusschen de steenen 2 meetpalen geplaatst, waaraan vlaggetjes, welke lijn uitkwam op een verankerd vaartuig met opgezetten mast en bol in top. Aan deze meetpalen zou men wederom 2 schijven kunnen bevestigen, die van uit de roeivaartuigen gezien op het oogenblik dat zij de finishlijn passeeren elkaar behooren te bedekken.

In het vervolg zou men beter doen de baan voor roeivaartuigen hier en daar meer af te bakenen door het leggen van tonnetjes met vlaggetjes of iets dergelijks.

De baan voor roeivaartuigen van 3000 M. was het verlengde van die van 1000 M. naar de zijde van den Zuidwal, zoodat de finishlijn dezelfde was.

Het programma der gewone zeilbaan (de botters enz. zie No. 8 hadden een andere baan), een extract uit het Reglement, benevens het aanvullingsreglement op dezen zeilwedstrijd met

Reglement voor den Roeiwedstrijd mogen hier achter een plaats vinden.

Over dit programma zij opgemerkt dat wij er tot ons leedwezen nummers whaleboot-roeien voor officieren en onderofficieren in misten. Verder komt het ons wenschelijk voor dat met het oog op de vele mededingende niet-marinepersonen de vlaggen, welke den aanvang der nummers aangeven, in kleuren bij het betreffende nummer gedrukt worden, een programma kan o. i. niet te duidelijk zijn.

Ongeveer een maand vóór den datum waarop deze wedstrijd zou plaats hebben, waren „aankondigingen" rondgezonden waarvan een exemplaar als voorbeeld hierbij gaat met een inschrijvingsbiljet voor de zeilvaartuigen.

De in art. 2 der Algemeene Bepalingen van de Aankondiging bedoelde keuring en meting der zeilvaartuigen geschiedde door een commissie van eenige leden. Wenschelijk is het een drietal personen hiervoor aan te wijzen.

De wedstrijden werden gehouden volgens de bepalingen van het „Reglement voor zeilwedstrijden in Nederland en België". Dit reglement is bij iederen boekhandelaar te verkrijgen voor de som van *f* 0.25 en wordt uitgegeven bij de Erven H. VAN MUNSTER & ZOON te Amsterdam.

In dit reglement vindt men alle mogelijke zaken behandeld, welke bij een wedstrijd kunnen voorkomen, verdeeld in hoofdstukken als: algemeene bepalingen, scherpe en middenzwaard jachten, daarna ronde of platbodem-jachten, waarbij formules zijn opgegeven om de wedstrijdeenheden te berekenen, welke het vaartuig meet, terwijl aanwijzingen voor deze meting hierbij verder nog staan opgeteekend, benevens tafelen van tijdvergoeding in secunden per Eng. mijl. Deze tafelen zijn zeer duidelijk en behoeven geen nadere toelichting.

Aan de hand van het programma zullen wij trachten verder den wedstrijd te beschrijven.

Roeivaartuigen.

No. 1.	1e prijs.	D. AUGUSTIJN en L. BOSMAN.
	2e „	J. SNOERWANG en C. SNOERWANG.
	3e „	C. ELSENDOORN en J. BIJL.

Aangezien deze wedstrijd op den A. M. plaats had en er een lastige zee stond, werd hierbij de vliegende start gebezigd. De vletten moesten zich op één lijn opstellen, terwijl van uit de stoomsloep op den rechtervleugel de vaartuigen gericht werden. Het sein van starten was het neergaan van een blauwe vlag aan een hakensteel in de stoomsloep.

Het komt ons voor, dat de uitdrukking aan het hoofd „vletten" duidelijker omschreven had kunnen zijn. Vermits nº. 3 opgeeft „vletten der K. N. Marine", had men bij nº. 1 evenzoo een nadere definitie kunnen geven. Bij de jury werd een reclame deswege ingebracht.

N°. 2.	1e prijs	„Kortenaer",	stuurm. kwartm.	H. Buis.
	2e „	Wachts. W/o.,	id. matr. 1e kl.	H. C. Haas.
	3e „	„Marnix",	id. korp.-torp.	L. de Vroome.

Het treft ons hier dadelijk, dat een B_4, B_3 en B_2 te zamen om den prijs kampen. Vooral als er zee staat maakt een B_3 of B_2 een groot verschil met een B_4. De laatstgenoemde soort van sloep is dan beslist in het nadeel, daar deze dan slecht zee bouwt. De vaart is er dadelijk uit, omdat de sloep te veel in de zeeën heit. Beter ware het o. i. indien een andermaal door gelijksoortige sloepen geroeid werd met eenzelfde aantal riemen (dit laatste is bij sloepen van hetzelfde type niet altijd gelijk) b.v. door B_3 alleen of door B_2.

De baan van 3000 M., welke afgelegd moest worden tegen een lastige deining in, gaf den roeiers gelegenheid hun „ausdauer" te toonen en maakte dit nummer zeer interessant.

Het starten had plaats onder den Zuidwal, voor dreg liggende met het dreggetouw achterin. Het sein van afvaart geschiedde ongeveer op de wijze als bij n°. 1. — Op de dreggetouwen waren boeien gestoken, ten einde de dreggen na afloop van den wedstrijd gemakkelijk te kunnen lichten.

N°. 3.	1e prijs.	„Marnix",	torp.	D. Augustijn en L. Bosman.
	2e „	„Evertsen",	zeem.	G. H. Heijnes en J. Groen.
	3e „	Wacht. W/o.,	matr.	D. Hagen en D. Stam.

De zee werd te woelig geoordeeld om dit nummer ter reede te doen plaats hebben, zoodat nu in de haven geroeid werd ter hoogte van den vangdam tot aan den mond.

De vaartuigen van deze nummers 1, 2 en 3 voerden alle een witte vlag met zwart nummer, welke vlaggen eenige weken van te voren behooren gereed gemaakt te worden.

De bepalingen, die voor den roeiwedstrijd golden, vindt men in het hierbij gevoegde desbetreffende Reglement.

Zeilvaartuigen.

N°. 1.	1e prijs.	„Marnix",	stuurm. sergeant	C. Rustemeijer.
	2e „	„Marnix",	id. adjd.-torp.	W. L. Klaassen.
	3e „	„Marnix",	id. korp.-torp.	P. v. Wolveren.

De baan, zooals op de schets staat aangegeven, werd eenmaal afgelegd.

N°. 2.	1e prijs.	W/s. Amstd.,	stuurm.	luit. t/z	A. A. Visser.
	2e „	„Evertsen",	id.	id.	G. J. te Winkel.
	3e „	W/s. W/o.,	id.	id.	Jhr. C. A. L. v. d. Wijck.

De loodsjol van de „Argus" had zich teruggetrokken wegens ongunstig weder.

De start van deze vaartuigen was zeer goed, vooral muntte hierin uit de 2e prijswinner. — De sloep van de „Marnix" had gedurende den wedstrijd, hoewel nog niet dichtgereefd, dezen opgegeven, wegens het vele water, dat binnen werd genomen en

had zich door de „Hercules" laten opsleepen. De 2e sloep van de „Evertsen", voerende het nummer 4, kwam, ofschoon laat, toch op eigen gelegenheid aan.

De bemanningen der zeilsloepen onder n°. 1 en 2 hadden zwemvesten aan.

N°. 3. Dit nummer kon niet plaats hebben faute de combattants. De „Fram" brak eerst, uit de haven gaande, eenig tuig van het kluifhout en nadat dit gerepareerd was en de interessante wedstrijd met de „Albatros" zou aanvangen, brak het kluifhout middendoor, waardoor zij hors de combat werd. De „Albatros" had nu geen partij om te zeilen.

N°. 4. Wegens het ongunstige weer hadden zich de „Toetie" en de „Brandal" teruggetrokken, zoodat de „Loudoli" geen partij had.

N°. 5. 1e prijs „Watergeus", stuurman Mr. F. J. H. de Wetstein Pfister.

Beide mededingers, zoowel „Watergeus" als „Velsa", overschreden de startlijn te vroeg, blijkbaar was men in de war geraakt door de seinen der nummers 3 en 4, die wel gedaan werden, doch welke door geen vaartuigen werden opgevolgd. Aangezien beide eigenaars dezer vaartuigen tevens stuurman waren en deze onderling overeengekomen waren hun vaartuigen tegen elkander te meten, werd geen van beiden teruggeroepen. Hoewel het verschil niet groot was, liep de „Watergeus", die van den aanvang af vooruit was, de „Velsa" toch uit.

N°. 6. 1e prijs „Nora", stuurman J. Fred. Bangert.

De beide andere mededingende boeiers hadden een boei van de verkeerde zijde genomen, denkende goed te handelen. Men dacht, dat de verankerde vaartuigen de merken waren en passeerde tusschen vaartuig en boei. De schets in het programma en art. 2 van het reglement, eveneens in het programma afgedrukt, gaven echter duidelijk de baan aan.

Ingevolge art. 50 van het Regl. voor Zeilwedstrijden (5 laatste regels) werden deze boeiers „gedisqualificeerd."

N°. 7. De „Piet Hein" was niet opgekomen, waardoor ook dit nummer verviel, ofschoon bij eventueele komst er toch geen partij voor dit vaartuig zou geweest zijn.

N°. 8. 1e prijs TX. 1, stuurman D. Brouwer.
2e „ HD. 8, id. O. Wakker.
3e „ HD. 40, id. J. Wezelman.

WR. 117 was bij het vallen van den bol aan de binnenzijde der startlijn en passeerde deze lijn, om van de goede zijde te starten. Bij deze manoeuvre liep zij WR. 45 met volle zeilen dwars in. De laatste lag over BB., de eerste over SB. bij den wind.

TX. 148 werd gedisqualificeerd, daar zij verkeerd was afgevaren.

Dit nummer kon plaats hebben door particuliere bijdragen

van eenige zeeofficieren, die de visschers in de gelegenheid wilden stellen iets te verdienen.

De baan was ± 6 Eng. mijlen, en wel roode haventon – ton v. d. Laan – ton v. d. Zwemmer (beide laatste tonnen aan BB. te passeeren).

Betreffende de bepalingen van het aanvullingsreglement op den zeilwedstrijd (dat hiernevens gevoegd is) zij opgemerkt:

dat het doen van een schot plaats had met den mr. v. 7.5 cM. A., hetgeen een te zwakken knal gaf; wenschelijk is het in den vervolge een kn. v. 7,5 cM. A. hiertoe te bezigen;

dat het vallen van den zwarten bol bespoedigd kan worden door een lood onderaan te bevestigen;

dat tusschen den seinpaal en het binnenste havenlicht nog een baken geplaatst werd om beter de lijn van afvaart voor de wedstrijd-commissarissen aan te geven;

dat bij den seinpaal voor een geregelden gang van zaken 3 commissarissen voldoende zijn, benevens 3 handlangers voor de seinen en 2 handlangers voor het kn. Een der commissarissen observeert de startlijn, één is belast met het observatie-horloge en n°. 3 noteert de uitkomsten. Voor den winner in elke klasse werd eveneens een schot afgegeven;

dat lijnen gespannen waren dwars over het hoofd en langs de zeewering om een gedeelte van het terrein voor de leden der M.-J.C. te reserveeren. Twee ongewapende matrozen hielden hierbij de wacht. Ongeveer een maand van te voren moest de vergunning tot uitsluitend gebruik van dit terrein bij request aan den Commissaris van de Koningin in de provincie worden aangevraagd.

De „Hercules" was door de Directie der Sleepboot M^{ij} welwillend ter beschikking gesteld van de M.-J.C. Op de brug bevond zich de Jury, terwijl genoodigden en leden der Jachtclub zich aan dek ophielden. Om de genoodigden te ontvangen was een commissie benoemd, bestaande uit 2 leden, die zich aan boord van de „Hercules" ophielden. Voorts was een kleine kapel der Marine-muziek op dek aanwezig om opwekkende stukken ten gehoore te brengen, terwijl een geïmproviseerd buffet was ingericht om den hongerigen en dorstigen mensch te voldoen. De consumptie werd tegen betaling verstrekt. Gedurende den V.M. en A M. hield de „Hercules" zich ter reede op.

Onzes inziens zou het oprichten van een kleine tent op de zeewering in den hoek tusschen de schutting van het hoofd en den weg langs Wierhoofd aan een bepaalde behoefte voldaan hebben. Voor hen die spoedig zeeziek worden is een zitje aan zee een zeer welkom iets. Bovendien kan hierin een buffetje worden opgericht, terwijl een 5 tal muzikanten veel tot de opgewektheid zouden bijdragen.

De wedstrijden liepen alle zeer geregeld van stapel. Nog werd bij n°. 1 (marinesloepen met model tuig) één dezer gedisqualificeerd, omdat een ander vaartuig door haar werd aangevaren, toen zij buiten de vlet om gestart zijnde wederom

trachtte deze lijn van den goeden kant te snijden. De „Kampioen" kwam nº. 1 aan, doch moest den prijs afstaan aan de „Nora", tengevolge van de door haar gemaakte vergissing.

De M.-J.C. heeft zich bij dezen wedstrijd goed gehouden en genoot van verschillende zijden veel belangstelling.

Van de autoriteiten heeft zij groote medewerking ondervonden om haar programma te doen slagen.

Ook gaf Z. E. de Vice-Admiraal F. K. Engelbrecht een blijk van zijn groote belangstelling in deze Vereeniging door zoowel op den V.M. als op den A.M. in een stoomsloep ter reede te vertoeven. Bij het passeeren der „Hercules" werd hier aan boord het volkslied gespeeld.

Een lichte dissonant waren de reclames van een Nieuwedieper vletterman en van den stuurman van een botter. Deze reclames kwamen hierop neer, dat men dacht natuurlijk verongelijkt te zijn, voortspruitende uit het bewustzijn, dat de Jury partijdig handelde, terwijl deze brave lieden hun kameraden het licht in de oogen niet gunden. Of dit de manier zou wezen om een herhaling van dergelijke nummers in het volgende jaar uit te lokken?

Na afloop van den wedstrijd had na de zitting der Jury in de Marine-cantine de prijsuitdeeling plaats door den President van het Hoofdbestuur der M.-J.C.

Het gebruikelijke Proces-Verbaal der gehouden Wedstrijden werd een dag later opgemaakt en is als voorbeeld hierbij gevoegd.

Te 7 uur nam het diner een aanvang in de benedenzaal der Marineclub, waar de eerste dronk door den President van het Hoofdbestuur gewijd werd aan H. M. de Koningin, ter eere van wier verjaardag deze wedstrijd plaats had. Daarna kreeg men de verschillende toasten, ook wel bestempeld met „adoration mutuelle".

De speech door den heer Jhr. W. Six, president der Kon. Ned. Roei- en Zeilvereeniging gehouden, schonk de overtuiging, dat dit eerste zelfstandig optreden der M.-J. C. hun bewondering had gewekt, daar men niet gedacht had dat alles niet alleen zoo goed georganiseerd zou zijn geweest, maar ook zoo bijzonder geregeld van stapel zou loopen.

Een woord van hulde aan hen die dit feest georganiseerd hebben moge hier een plaats vinden.

Schrijver dezes is aan het einde van de taak gekomen, welke hij zich voorstelde te vervullen. Hij trachtte een getrouw beeld te geven van de organisatie van dezen wedstrijd, beknopt doch niettemin alles aanstippende, opdat deze beschrijving een leiddraad kan zijn voor hen die zoo iets noodig hebben. Eenvoudig en sober in den vorm, evenals de M.-J. C. nog in haar optreden gedurende de eerste jaren met voorzichtig beleid voorwaarts zal moeten schrijden.

Moge deze beschrijving strekken om den lust en de ambitie tot

het organiseeren van dergelijke wedstrijden zoowel in Nederland als in de Koloniën bij de Marine op te wekken. Zoodra een tweetal schepen bij elkaar zijn, bestaat er reeds een goede gelegenheid om dit uit te voeren. Het roeien is ongetwijfeld een gezonde beweging, waarbij het lichaam zijn veerkracht behoudt of herkrijgt. Meermalen is het ons gebleken dat na een gewapende-sloepen-exercitie (3 roeisloepen en 1 stoomsloep met divisie-C¹.) aanboord van een flottieljevaartuig, waarbij de bemanningen der sloepen van 6u—9u voortdurend hadden geroeid, de geest uitstekend was. Indien op ongeveer 2000 M. van het schip geseind werd „exercitiën eindigen" had er steeds een opgewekte wedstrijd plaats wie het eerste a/b. zou zijn, en wanneer nadat de sloepen waren afgetuigd deze geheschen werden, moest de chef der equipage wel bijtijds „vast fluiten" teneinde de blokken niet met te veel kracht tegen elkaar te doen slaan. Dit vlugge oploopen der sloepen had behalve na een gewapende-sloepen-exercitie alleen nog plaats als het schip naar Penang ging ververschen. Dit teekent.

Wie herinnert zich niet het manoeuvreeren ter reede der sloepen van de oude „Evertsen", nu „Neptunus"? Er werden dan ongeveer 4 divisiën geformeerd en zoowel officieren als minderen hadden veel ambitie hierin. Bij de Engelsche Marine wordt veel waarde gehecht aan dit manoeuvreeren met sloepen en voor den divisiecommandant is het een goede leerschool om een vlug oog te krijgen op de verschillende formatiën, welke aangenomen kunnen worden. Zouden zulke oefeningen nu bij ons uit den tijd moeten zijn?

Het komt ons voor dat deze zeer nuttig zouden wezen, want het is alsof een geest van slaperigheid zich hoe langer zoo meer van onze jantjes meester maakt. De jonge kerels van 20 jaar gelijken in hun houding, gang en manieren wel mannen van leeftijd. In de zeil-exercitiën had men vroeger een geschikt middel om het jonge volk wakker te houden, hiervoor moet nu de roeisport, gymnastiek enz. in de plaats treden. Oefeningen die den man een weldadig gevoel van vermoeidheid geven, waarop een vaste slaap kan volgen, welke het lichaam wederom geheel zijn verloren krachten doet herwinnen en een veerkrachtig gestel waarborgt met een opgewekten geest vol zelfvertrouwen en onverschrokkenheid.

De Marine-Jachtclub heeft zich o. m. ten taak gesteld op dezen geest der manschappen zoo mogelijk een gunstigen invloed uit te oefenen. Groote resultaten worden meestal eerst na jaren bereikt. Niet iedereen stelt zich voor ook voor anderen te arbeiden, daarom verdient het streven der oprichters allen lof en het welslagen van dit feest moge hun een spoorslag wezen, om, hoevele bezwaren deze jeugdige Club nog op haar weg mag ontmoeten, niet te wanhopen aan de toekomst. Een rustige taaie volharding zij hun toegewenscht en zoolang de geest van toewijding en liefde voor het vak bij de collega's nog stijgende is, zoolang zal ook de standaard der M.-J. C. blijven waaien

boven haar boothuizen. — En zij, die zich nog niet op bovengenoemd standpunt geplaatst hebben, zullen onder den indruk komen van dit streven, omdat zij zullen bemerken dat aan dezen arbeid hoogere drijfveeren ten grondslag liggen dan wat aan gewone zelfzucht doorgaans wordt toegeschreven.

X.

AANKONDIGING VAN DEN ALGEMEENEN ROEI- EN ZEILWEDSTRIJD DER MARINE-JACHTCLUB,

te houden Zondag 2 September 1900 op de reede van Texel.

L. S.

Toen verleden najaar Z. M. de Keizer van Duitschland den internationalen wedstrijd der sonder klasse uitschreef te Kiel, werd zeer terecht in de sportkringen in Nederland er op aangedrongen dat ons land vertegenwoordigd zou worden. Zeer te betreuren was het dat zoo weinig gehoor gegeven werd aan deze roepstem. De onkosten toch konden in de meeste gevallen moeilijk de reden geweest zijn dat er zich geen liefhebbers aanmeldden.

Het wegblijven van de vele Nederlandsche amateurs is waarschijnlijk ook voornamelijk te wijten geweest aan de omstandigheid, dat zij zich zelf niet genoeg vertrouwden en niet genoeg bekwaam achtten om zonder hulp van professionals in het strijdperk te treden.

Daar oefening hiervoor het eenige middel is en wedstrijden de beste stimulans voor oefening zijn, heeft het bestuur der Marine-Jachtclub het voornemen opgevat om bij deze wedstrijden, voor kleinere jachten de bepaling op te nemen, dat zoowel het sturen als behandelen moet geschieden door heeren amateurs. Het bemannen door liefhebbers is daarom ook noodig, daar het zetten van zeilen en het navigeeren, dat geheel afgescheiden van den roerganger kan geschieden, even belangrijke factoren zijn, als het sturen zelf.

Te 10 uur v.m. zal bij het havenkantoor een boot met den standaard der vereeniging gereed liggen, ten einde H.H. leden, genoodigden en geïntroduceerden met hunne dames de gelegenheid te bieden den wedstrijd daarmede te volgen.

ROEIVAARTUIGEN.

Te 1 uur n.m. precies, zal de wedstrijd een aanvang nemen.

1. Vletten der Kon. Ned. Marine, geroeid door 2 man zonder stuurman. Afstand 1000 meter. 1e Prijs: f 6.—, 2e Prijs: f 4.—, 3e Prijs: f 3.—. (De derde prijs wordt slechts uitgereikt indien minstens vijf vaartuigen deelnemen).

2. Sloepen type B der Kon. Ned. Marine. Afstand 3000 M. 1e Prijs: f 80., 2e Prijs f 40.—.

ZEILVAARTUIGEN.

Te $10^1/_2$ uur v.m. precies, zal deze wedstrijd een aanvang nemen.

3. Marinesloepen met fantasie-tuig, gestuurd door HH. officieren der Kon. Ned. Marine, leden der Marine-Jachtclub. Afstand ± 12 Eng. mijlen. 1e Prijs: de verguld zilveron medaille der vereeniging, 2e Prijs: de zilveren medaille der vereeniging, 3e Prijs: de bronzen medaille der vereeniging. (De 2e prijs wordt slechts uitgereikt indien minstens 3, de derde prijs indien minstens 5 deelnemers zich aanmelden).

4. Marinesloepen met modeltuig, gestuurd door onderofficieren der Kon. Ned. Marine met den graad van korporaal en daarboven. Afstand ± 6 Eng. mijlen. 1e Prijs: f 30,—, 2e Prijs: f 20.—. (De 2e prijs wordt slechts uitgereikt indien minstens 3 vaartuigen uitkomen).

Scherpe- en middenzwaardjachten.

5. Groot boven 10 tot en met 20 wedstrijdeenheden, gest. door HH. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde vereeniging. 1e Prijs: de verguld zilveren medaille. 2e Prijs: de zilveren medaille. Inleg f 5.—.

6. Groot boven 5 tot en met 10 wedstrijdeenheden, gest. door HH. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde vereeniging. 1e Prijs: de verguld zilveren medaille. 2e Prijs: de zilveren medaille. Inleg f 5.—.

7. Groot boven 3 tot en met 5 wedstrijdeenheden, gestuurd en bemand door HH. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde vereeniging. 1e Prijs: de verguld zilveren medaille. 2e Prijs: de ziveren medaille. Inleg f 5.—.

8. Groot boven 2 tot en met 3 wedstrijdeenheden, gestuurd en bemand door HH. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde vereeniging. 1e Prijs: de verguld zilveren medaille. 2e Prijs: de zilveren medaille. Inleg f 5.—.

9. Groot tot en met 2 wedstrijdeenheden, gestuurd en bemand door HH. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde vereeniging. 1e Prijs: de verguld zilveren medaille. 2e Prijs: de zilveren medaille. Inleg f 3.—.

Ronde- en platbodemjachten met zijzwaarden en vaste roef of vast dek, boeiers, botters, hoogaartsen, schokkers, enz. gest. door HH. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde vereeniging.

10. Groot boven 9.5 wedstrijdmaat. 1e Prijs: de verguld zilveren medaille. 2e Prijs: de zilveren medaille. Inleg f 5.—.

11. Groot boven 7.5 tot en met 9.5 wedstrijdmaat. 1e Pr.: de verguld zilveren medaille. 2e Prijs: de zilveren medaille. Inleg f 5.—.

12. Groot tot en met 7.5 wedstrijdmaat. 1e Prijs: de verguld zilveren medaille. 2e Prijs: de zilveren medaille. Inl. f 5.—.

Ronde- en platbodemjachten met zijzwaarden en zonder vaste roef of vast dek, zooals tjotters enz. gestuurd door HH. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde vereeniging.

13. Groot boven 6 wedstrijdmaat. 1e Prijs: de verguld zilveren medaille. 2e Prijs: de zilveren medaille. Inleg f 5.—.

14. Groot boven 5 tot en met 6 wedstrijdmaat. 1e Prijs: de verguld zilveren medaille. 2e Prijs: de zilveren medaille. Inleg f 4.—.

15. Groot tot en met 5 wedstrijdmaat. 1e Prijs: de verguld zilveren medaille. 2e Prijs: de zilveren medaille. Inleg f 3.—.

Algemeene Bepalingen.

Art. 1. De inschrijving der vaartuigen geschiedt schriftelijk en franco onder bijvoeging der inleggelden vóór of op 25 Aug. a.s. bij den secretaris van het hoofdbestuur, den luitenant ter zee 1e kl. F. Bauduin, Ankerpark 27. Voor de zeilvaartuigen met opgaaf van de namen der heeren liefhebbers en van de vereenigingen waarvan zij lid zijn. De vaartuigen behoorende aan de Marine-Jachtclub of de daarbij ingeschrevenen betalen geen inleggelden.

Art. 2. De keuring en meting der vaartuigen geschiedt 1 September aan het nader op te geven terrein. HH. inschrijvers of hunne gemachtigden moeten tegenwoordig zijn, voor de loting en het ontvangen der nummers,

voor de roeivaartuigen te 8^u30 v.m.
„ „ zeil „ „ 10^u „

HH. inschrijvers wordt alsdan medegedeeld wáár de verzamelplaats der mededingende vaartuigen op den dag van den wedstrijd zal zijn.

Art. 3. Wijze van afvaart.

Voor alle nummers: vliegende start zonder tijdopname op nader in het programma aan te geven wijze.

Art. 4. De volgorde der N^{os}. van het programma wordt door het bestuur geregeld.

Art. 5. Aan ieder der mededingende vaartuigen wordt een nummervlag tegen betaling van twee gulden uitgereikt, welke vlag na afloop van den wedstrijd tegen restitutie van het daarvoor betaalde, aan het bestuur moet worden terugbezorgd.

Art. 6. De leiding van den wedstrijd en de uitvoering van het reglement zijn opgedragen aan het bestuur, bijgestaan door daartoe benoemde commissarissen. Het bestuur heeft het recht, ingeval van ongunstig weder, een of meer nummers van het programma te verdagen of niet te doen doorgaan.

Bepalingen voor zeilvaartuigen.

Art. 7. De wedstrijden voor zeilvaartuigen worden gehouden onder de bepalingen van het „Reglement voor zeilwedstrijden in Nederland en België", behoudens de klassenindeeling der scherpe- en middenzwaardjachten.

Voor de N°s. 3 en 8 pl.m. 6 Eng. mijl.
„ „ overige N^os^. pl.m. 12 „ „

N.B. Het bestuur behoudt zich voor de banen naar omstandigheden van wind en stroom te bekorten.

Bepalingen voor de roeivaartuigen.

Art. 9. De banen zijn voor No. 1 pl.m. 1000 M., voor No. 2 pl.m. 3000 M. en zullen nader in het programma worden aangeduid evenals de wijze van afvaart.

Art. 10. De roeiwedstrijden worden gehouden volgens een nader te bepalen reglement, waarvan aan iederen inschrijver een exemplaar wordt verstrekt.

INSCHRIJVINGS-BILJET VOOR ZEILVAARTUIGEN.

(Soort) (Naam)

Ik meld mijn . . . . Vaartuig, „ . . . . ”,

(Vereeniging)

ingeschreven bij . . . .

(W. M.)

getuigd . . . . grootte . . . .

(Datum)

volgens meetbrief van . . . . , aan voor N°. . . . .

van den Zeilwedstrijd der Marine-Jachtclub, op 2 Sept. 1900.

* Ik verklaar hierbij, dat sedert de officiëele meting aan genoemd vaartuig niets veranderd is waardoor eene wijziging in een of meer van de op den meetbrief vermelde afmetingen ontstaan is.

Ik verzoek op den daarvoor * vastgestelden datum bovengenoemd vaartuig te doen meten.

Naam .... Woonplaats ....

Beroep .... Lid van ....

Op 1 September zal ik of mijn vertegenwoordiger te 10 uur v.m. bij de keuring en loting aanwezig zijn en alsdan de nummers in ontvangst nemen. (De meting geschiedt van 1—4 uur.)

Het inleggeld ten bedrage van gulden { gaat hiernevens / is per postwissel } verzonden.*

Ik verplicht mij bij deze dien wedstrijd zoo goed ik kan, overeenkomstig de algemeene en bijzondere bepalingen mede te maken.

(Plaats en Datum) .... (Handteekening) ....

* Een van beiden door te halen.

De inschrijving sluit op 25 Aug. bij den Secretaris F. BAUDUIN, Ankerpark, den Helder, bij wien meerdere exemplaren verkrijgbaar zijn.

Eventueel ontbrekende opgaven moeten ten spoedigste aangevuld worden.

MARINE-JACHTCLUB.

PROGRAMMA VOOR DEN ALGEMEENEN ROEI- EN ZEILWEDSTRIJD OP ZONDAG 2 SEPTEMBER 1900, OP DE REEDE VAN TEXEL.

ROEIVAARTUIGEN.

Te 2 uur N.M. precies, zal de wedstrijd een aanvang nemen.

No. 1, ROODE WIMPEL. VLETTEN,

bemand door 2 man zonder stuurman. — Afstand 1000 Meter.

1e Prijs f 20.—, 2e Prijs f 10.—, 3e Prijs f 5.—.

No. 1. D. Augustijn	en	L. Bosman.	No. 5. R. Riewert	en	H. van Hert.
„ 2. C. Darphorn	„	H. Visser.	„ 6. P. Bruin	„	G. de Roeper.
„ 3. S. Kuiper	„	J. Wildenaar.	„ J. Snoerwang	„	C. Snoerwang.
„ 4. C. Eisendoorn	„	J. Bijl.	„ J. Snoerwang	„	P. Bansma.

No. 2, WITTE WIMPEL. SLOEPEN TYPE B DER KON. NED. MARINE.

Afstand 3000 Meter.

1e Prijs f 80.—, 2e Prijs f 40.—.

		Stuurman:					
Hr. Ms.	„Bellona”,	matroos 1e kl.	P. Verschoor.	Sloep	B^4	Vlag	1
„	„Marnix”,	korp.-torp.	L. de Vroome.	„	B^3	„	2
„	„'t Loo”,	kwartiermeester	A. Aaldertsz.	„	B^3	„	3
„	„Marnix”,	serg.-torp.	A. Dijkshoorn.	„	B^2	„	4
„	„Bellona”,	kwartiermeester	H. v. Hoeflaken.	„	B^2	„	5
„	„Kortenaer”,	bootsman	J. C. de Jong.	„	B^3	„	6
„	id.	bootsman	A. Botvliet.	„	B^3	„	7
„	id.	kwartiermeester	H. Buis.	„	B^3	„	8
„	„Evertsen”,	schipper	A. Lüter.	„	B^3	„	9
„	id.	bootsman	L. Reedijk.	„	B^3	„	O
„	„Adolf v. Nassau”,	matroos 1e kl.	H. C. Haas.	„	B^2	„	H
„	id.	zeemilicien	T. J. H. Hoffman.	„	B^2	„	K

No. 3, BLAUWE WIMPEL. VLETTEN DER KON. NED. MARINE,

geroeid door 2 man zonder stuurman. — Afstand 1000 Meter.

Hr. Ms.	1e Prijs f 6.—, 2e Prijs f 4.—, 3e Prijs f 3.—.				Vlag
„Geep”,	matrozen	W. B. Ausum	en	IJ.M.H.Kromhout v.d.Meer	1
„Marnix”,	torpedisten	D. Augustijn	„	L. Bosman	2
„Evertsen”,	zeemiliciens	G. H. Heijnes	„	J. Groen	3
„Geep”,	matrozen	J. J. Keller	„	M. Roode	4
„Gier”,	korp.-konst.	K. de Vries	„	matroos A. van Roekel	5
„Adolf v. Nassau”,	matrozen	D. Hagen	„	D. Stam	6

ZEILVAARTUIGEN.

Te 9.30 uur V.M. precies, zal deze wedstrijd een aanvang nemen.

Zeil-nummer.	Namen der vaartuigen.	W.E.	Eigenaar of stuurman.	Tijd-vergoeding.

No. 1, VLAG M. MARINE SLOEPEN MET MODELTUIG,
gestuurd door onderofficieren der Kon. Ned. Marine met den graad van korporaal en daarboven.
Afstand ± 6 Eng. mijlen.

Vlag 1e Prijs f 30.—, 2e Prijs f 20.—.

Vlag	Namen der vaartuigen.	W.E.	Eigenaar of stuurman.	Tijd-vergoeding.
1	B^3 v. Hr. Ms. „Marnix" . . .	3.9	P. van Wolveren. .	3^m11^s
2	B^3 v. „ id. . . .	4.0	C. Rustemeijer . .	$3^m 1^s$
3	B^4 v. „ „Adolf v. Nassau"	2.7	A. van Lind. . .	5^m26^s
4	B^4 v. „ „Bellona" . . .		A. Kamp . . .	
5	B^1 v. „ „Geep"	6.8	K. Dekker . . .	—
6	B^3 v. „ „Kortenaer" . .	3.9	J. C. de Jong . .	3^m11^s
7	B^3 v. „ id. . .	3.7	K. J. Lindström . .	3^m29^s
8	B^3 v. „ „Marnix" . . .	3.8	W. L. Klaassen . .	3^m20^s

No. 2, VLAG N. MARINESLOEPEN MET FANTASIETUIG,
gestuurd door H.H. Officieren der Kon. Ned. Marine, leden der Marine-Jachtclub.
Afstand ± 12 Eng. mijlen.

1e Prijs de verguld zilveren Medaille der Vereeniging, benevens een gouden Horloge, uitgeloofd door Z. E. den Minister van Marine, en de groote zilveren Medaille, der Kon. Ned. Z. en R.-V.
2e Prijs de zilveren Medaille der Vereeniging, benevens de zilveren Medaille der Kon. Ned. Z. en R.-V.
3e Prijs de bronzen Medaille der Vereeniging.

Vlag	Namen der vaartuigen.	W.E.	Eigenaar of stuurman.	Tijd-vergoeding.
1	B^4 v. Hr. Ms. „Adolf v. Nassau"	4.4	Jhr. C. A. L. v. d. Wijck	
2	B^4 v. „ „Marnix" . . .	4.4	F. J. van der Esch	
3	Loodsjol v. Hr. Ms. „Argus" .	1.65	J. Arendsen de Wolff.	
4	B^3 v. Hr. Ms. „Evertsen". . .		L. J. Quant . . .	
5	B^3 v. „ id. . . .		G. J. te Winkel . .	
6	B^3 v. „ „Prins Maurits" .	5.4	A. A. Visser . .	

Aanvang dezer wedstrijden te 10.30 uur V.M.

SCHERPE- EN MIDDENZWAARDJACHTEN.

No. 3, vlag T. Groot boven 5 tot en met 10 W.E.,
gestuurd door H.H. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde Vereeniging.
Afstand ± 12 Eng. mijlen.

1e Prijs de verguld zilveren Medaille, 2e Prijs de zilveren Medaille.

Vlag	Namen der vaartuigen.	W.E.	Eigenaar of stuurman.	Tijd-vergoeding.
9	„Fram"	7.5	J. C. F. Hooykaas, M.J.C. Nieuwe-diep.	
10	„Albatros"	5.1	H. H. O. v. Hecking Colenbrander M.J.C. Nieuwe-diep.	

Zeil-nummer.	Namen der vaartuigen.	W.E.	Eigenaar of stuurman.		Tijd-vergoeding.

No. 4, vlag R. Groot tot en met 3 wedstrijdeenheden,
gestuurd en bemand door H.H. liefhebbers,
leden dezer of eener uitgenoodigde Vereeniging.
Afstand ± 6 Eng. mijlen.

1e Prijs de verguld zilveren Medaille, 2e Prijs de zilveren Medaille.

11	„Loudoli"	2.9	C. C. Canters, C. S.	Nieuwe-diep.	
12	„Toetie"		F. Bauduin, eig. .		
			G. van Hulstijn .		
13	„Brandal"		F. K. Sluys . .		

RONDE- EN PLADBODEMJACHTEN,

met zijzwaarden en vaste roef of vast dek, Boeiers, Botters, Hoogaartsen, Schokkers, enz., gestuurd door H.H. liefhebbers,
leden dezer of eener uitgenoodigde Vereeniging,

No. 5, vlag V. Groot boven 9.5 wedstrijdeenheden.
Afstand ± 12 Eng. mijlen.

(*) 1e Prijs de verguld zilveren Medaille, 2e Prijs de zilveren Medaille.

14	„Velsa"	13.1	J. A. van Waveren Hillegom.		
19	„Watergeus"	12.6	Mr. F. de Wetstein Pfister den Haag.		

No. 6, vlag I. Groot boven 7.5 tot en met 9.5 wedstrijdeenheden,
Afstand ± 12 Eng. mijlen.

Vlag 1e Prijs de verguld zilveren Medaille, 2e Prijs de zilveren Medaille.

15	„Kampioen"	8.6	J. Goekoop, M.J.C. .	Amsterdam.	—
16	„Fata Morgana"	8.5	Mr. F.M.v. Hall M.Czn.		0m 7s
17	„Nora"	8.2	J. Fred. Bangert .		0m29s

RONDE- EN PLATBODEMJACHTEN,

met zijzwaarden en zonder vaste roef of vast dek, zooals Tjotters, enz.,
gestuurd door H.H. liefhebbers,
leden dezer of eener uitgenoodigde Vereeniging.

No. 7, vlag K. Groot boven 6 wedstrijdeenheden.
Afstand ± 12 Eng. mijlen.

(*) 1e Prijs de verguld zilveren medaille, 2e Prijs de zilveren Medaille.

18	„Piet Hein"	7	C. Jurrjens, Amsterdam		

(*) Zeilen buiten mededinging mede onder No. 6.

Aanvang van dezen wedstrijd te 2 uur N.M.

VISSCHERSVAARTUIGEN,

als: Botters, Blazers, Schuiten, Schokkers, enz.

Geen tijdvergoeding.

No. 8, vlag H. Afstand ± 12 Eng. mijlen.

1e Prijs f 50.—, 2e Prijs f 30.—, 3e Prijs f 20.—.

Vaartuig.	No.	Schipper.	
Botter.	HD. 13	H. Visser.	
"	HD. 8	O. Wakker.	
"	HD. 40	J. Wezelman.	
Blazer.	WR. 117	K. Evers.	
Aak.	WR. 72	J. Metzelaar.	
"	WR. 45	J. de Jong.	
Botter.	HD. 25	K. Wezelman.	

De uitreiking der prijzen geschiedt na afloop der wedstrijden in de Marine-Cantine.

Jury:

W. C. J. SMIT (Marine-Jachtclub.)
Jhr. W. SIX (Kon. Ned. R. en Z. V.)
J. JAC. CLAASEN (Zeilv. het Y.)

Wedstrijd-Commissarissen:

C. J. VAN DER HEGGE SPIES.
S. N. VAN SANTEN.
W. C. LOUDON.
E. P. WESTERVELD.
H. H. O. VAN HECKING COLENBRANDER.
D. E. VAN DIJK.

Hoofdbestuur der Marine-Jachtclub:

W. G. VAN NES, President.
F. BAUDUIN, Secretaris.
C. W. DE VISSER, Penningmeester.
A. L. BOELEN,
W. C. J. SMIT,
J. VORSTMAN,
D. E. VAN DIJK, } Leden.

REGLEMENT.

Zeilvaartuigen.

Art. 1. De bepalingen van het „Reglement voor zeilwedstrijden in Nederland en België" zijn van toepassing op alle in wedstrijd zijnde vaartuigen, onverschillig of zij tot dezelfde of andere klassen behooren. De afvaart (vliegende start zonder tijdopname) geschiedt overeenkomstig § 33, zooals hieronder bepaald.

Art. 2. De af te leggen baan is bepaald als volgt, behalve voor N°.

Van de lijn van afvaart nabij het havenhoofd (verankerde vlet, vlaggestok commissie, binnenste havenlicht) naar de ton van de Bollen, deze aan BB. houden, vervolgens naar de ZWlijke mijlton, deze ook aan BB. houden, terug naar de lijn van afvaart, de vlet aan BB. houden, afstand pl. m. 6 Eng. mijlen.

Behalve N°. 1 en N°. 4, deze baan tweemaal af te leggen. pl. m. 12 mijl.

Art. 3. Bij de ton van de Bollen en bij de ZWl. mijlton zal een vaartuig met mast verankerd worden.

Art. 4. De af te leggen baan voor N°. 8 zal afhankelijk van den wind worden vastgesteld en wel òf als voor de overige nummers òf van de lijn van afvaart naar de ton N°. 10 van de Laan, deze aan BB. houden, naar de ton van de zwemmer, deze aan BB. houden, terug naar de lijn van afvaart, deze baan tweemaal af te leggen.

Art. 5. Voor de N°s. 1 en 2 begint de wedstrijd te 9u30m. — 15 minuten vóór dat tijdstip wordt een schot gelost als voorbereidingssein en vlag P geheschen. Alle aan deze nummers deelnemende vaartuigen begeven zich hierop achter de lijn van afvaart; 10 min. later valt weer een schot als voorbereidingssein voor N°. 1 en wordt vlag M geheschen en vlag P neergehaald. Vanaf dat oogenblik staan de vaartuigen van alle klassen onder de bepalingen van den wedstrijd en mogen de eerst vertrekkende vaartuigen de lijn van afvaart naderen. 5 min. later, dus te 9u30, valt een schot, wordt vlag M neergehaald en vlag N geheschen; nu mogen de vaartuigen van N°. 1 de lijn passeeren en van N°. 2 die lijn naderen om 5 min. later bij het vallen van een schot en neerhalen van vlag N op hunne beurt de lijn te passeeren.

3 min. vóór elk sein van afvaart wordt aan de vlaggestok een zwarte bal half voor geheschen, 1 min. daarvoor wordt deze bal geheel voorgeheschen en valt de bal bij het schot van afvaart.

Art. 6. Voor de nummers 3, 4, 5, 6 en 7 begint de wed-

strijd te 10u30 en geschiedt de afvaart evenals in het vorig art. is omschreven, dus te 10u15, vlag P 10u25, vlag T en zoo vervolgens iedere 5 min. een schot voor afvaart der aangeduide klasse, tevens voorbereidingssein voor de volgende klasse, waarvan dan de vlag geheschen wordt.

Art. 7. Als tijd van doorvaart geldt het schot. Overschrijdt een vaartuig de lijn van afvaart te vroeg, dan zal dit overeenkomstig §§ 34 en 35 worden teruggeroepen.

Art. 8. Telkens na een voorbereidingsteeken mogen de vaartuigen, die vijf minuten later door de lijn varen, niet meer vastgemeerd liggen noch gesleept worden.

De vaartuigen, behoorende tot klassen waarvoor het voorbereidingsschot nog niet is gevallen, dragen zorg buiten het vaarwater voor de lijn van afvaart te blijven, opdat de andere vroeger vertrekkende vaartuigen ongehinderd in de nabijheid van de startlijn kunnen manoeuvreeren.

Art. 9. De vaartuigen onder No. 8 vertrekken N.M. 2u, de afvaart geschiedt evenals in art. 5 is aangegeven.

Art. 10. De in het vorig art. genoemde vaartuigen moeten zorg dragen, alle roeivaartuigen, die aan den wedstrijd deelnemen, aan SB. te laten, indien de baan bolton ZW. mijlton wordt bevaren.

Art. 11. Elke aanspraak op prijzen verliezen:

1°. Vaartuigen, die op welke wijze ook, nadeel of schade toebrengen aan een ander in wedstrijd varend vaartuig.

2°. Vaartuigen, wier bemanning het reglement niet opvolgt of aan de bevelen der Commissie geen gehoor geeft.

Art. 12. Het breken van rondhout, tuig enz. mits niet door benadeeling van mededingende geschiedende, geeft geen recht tot reclameeren.

Art. 13. Het verstrekte nummer moet na afloop der wedstrijden tegen restitutie van de betaalde *f* 2.— in het bestelhuis werden terugbezorgd.

Art. 14. Alle protesten omtrent eenigen wedstrijd moeten binnen één uur na terugkeer der belanghebbenden door deze schriftelijk aan de Jury gedaan worden.

Art. 15. De Jury vergadert onmiddellijk na afloop der wedstrijden aan het bestelhuis op den dijk (Buitenhaven).

Art. 16. De roeiwedstrijden hebben plaats volgens een afzonderlijk reglement, waarvan een exemplaar aan iederen mededinger wordt verstrekt en waarin alle gegevens omtrent baan en wijze van afvaart zijn vermeld.

Art. 17. Bijaldien door ongunstig weer de wedstrijden niet zullen doorgaan, zal vlag S (wit met blauw blok) te 8u geheschen worden vanaf de stoomboot „Hercules" en aan den vlaggestok van afvaart. Mocht het niet doorgaan slechts enkele

nummers gelden, dan zullen de onderscheidingsvlaggen daarvan tevens geheschen worden.

De stoomboot „Hercules" met den standaard der Vereeniging in top, voor de leden der Vereeniging, genoodigden en geïntroduceerden met hunne dames, vertrekt te 10u V.M. precies van het Havenkantoor.

Des avonds te 10u40m tijd Greenwich, vertrekt van den Helder, een extra trein naar Amsterdam.

Te 7u zal in de Marine-Club een diner worden gehouden. Leden der Vereeniging en H.H. leden eener uitgenoodigde Vereeniging kunnen tegen betaling van *f* 10.— per couvert hieraan deelnemen, mits daarvan kennis gevende op 1 Sept. aan den Luit. t/z. C. W. de Visser, a/b. Hr. Ms. „Marnix".

Nieuwediep, 1 Sept. 1900.

Het hoofdbestuur der Marine-Jachtclub,

W. G. van Nes, President.
F. Bauduin, Secretaris.
C. W. de Visser, Penningmeester.
A. L. Boelen, W. C. J. Smit, J. Vorstman, D. E. van Dijk, Leden.

Reglement voor den Roeiwedstrijd der

Marine-Jachtclub

op Zondag 2 September 1900.

I. De roeiwedstrijden hebben plaats op Zondag 2 September 1900 des namiddags te 2u30m ter reede Texel. Indien de wedstrijd dien dag niet doorgaat, zal tijdig hiervan worden kennis gegeven, evenals wanneer in het uur van vertrek wijziging mocht worden gebracht.

II. De stuurlieden zorgen, dat hunne vaartuigen te 1u30m aan het begin der haven zijn, tenzij de sloepen die deel genomen hebben aan den zeilwedstrijd nog niet gereed zijn. Zij melden zich bij den regelingscommissaris den Luit. t. z. 2e klasse D. E. van Dijk in het bestelhuisje, ontvangen van hem een seinvlag, welke zij gedurende den wedstrijd vóór op hunne sloepen aan den wimpelstok moeten voeren, bij vletten aan den vlaggestok.

III. Inventaris en bemanning.

Elke sloep type B moet voorzien zijn van:

1°. twee stuks waarloo riemen;
2°. twee haken;
3°. een vanglijn;
4°. een gevuld watervaatje;
5°. een wimpelstok;
6°. een dreg met ± 50 M. dreggetouw;
7°. een gemerkte boei met boeireep bevestigd op ongeveer de helft van het dreggetouw;
8°. het aantal roeiers voor een sloep B^3 10, sloep B^2 12, B^4 8.

Elke vlet moet hebben:

1°. een dreg met touw, boei en reep als voor sloepen B;
2°. een wimpelstok;
3°. een bemanning van twee man;

IV. De afvaart.

Zoodra de regelingscommissie zich heeft overtuigd dat alles in orde is, en de seinvlaggen zijn uitgereikt, nadat den stuurlieden door loting hunne plaats is aangegeven, worden de sloepen door een barkas gesleept naar de lijn van afvaart en daar voor dreg gelegd, in die volgorde, dat hij, die het laagste nummer trok, het Noordelijkst komt op de lijn van afvaart.

V. Zijn de sloepen één maal op hunne plaats dan mag daarin geen verandering worden gebracht zonder toestemming van den starter.

VI. Twee minuten voor den aanvang van elken wedstrijd wordt op de stoombarkas van den starter een schot gelost en een witte vlag geheschen, wordt daarna weer een schot gelost en de witte vlag gestreken, dan moeten de dreggetouwen worden losgegooid en begint de wedstrijd.

VII. De Baan.

De baan wordt aan de zuidzijde begrensd door boeien met roode vlaggetjes. De vaartuigen moeten het eindvaartuig dat voorzien is van een roode vlag aan de walzijde passeeren.

VIII. De vaartuigen en boeien, welke de baan afbakenen, mogen noch met de sloep, noch met de riemen worden aangeraakt, eveneens mag de Zuidelijke grenslijn niet worden overschreden.

IX. De drie vletten en de twee sloepen die de eindlijn met den neus van hun vaartuig het eerst passeeren, zijn prijswinners.

In geval van gelijkheid beslist het lot, met dien verstande, dat niet meer dan het bepaald aantal prijzen zal worden uitgereikt.

X. Bepalingen omtrent het uitwijken.

Ieder vaartuig dat een ander oploopt, moet zorgen dit niet te hinderen.

XI. Een vaartuig, dat door een ander wordt opgeloopen, mag dit het oploopen niet verhinderen door van koers te veranderen.

XII. In geval twee vaartuigen naast elkander roeien en er gevaar bestaat elkanders riemen te raken, zoo is het vaartuig dat de ander aan bakboord heeft verplicht ruimte te maken, de ander mag niet opzettelijk van koers veranderen, zoodat hij de rechtsche sloep zou beletten binnen het eindvaartuig door te gaan.

Man over boord.

XIII. Bij „man over boord", zijn alle sloepen die in de nabijheid zijn, verplicht onmiddellijk hulp te verleenen. De jury beslist of er alsdan reden bestaat om dit nummer te laten over roeien.

XIV. Einde van den wedstrijd.

Na afloop van ieder nummer keeren de sloepen, zoo noodig gesleept naar de afvaartlijn terug, lichten hunne dreggen en keeren naar de haven terug, waar zij hunne vlag weder in het bestelhuisje afgeven.

XV. Reclames moeten direct na afloop bij den regelings-commissaris worden ingebracht.

XVI. De jury heeft het recht alle veranderingen in het programma te maken die zij noodig acht en beslist in alle gevallen van verschil in meening in hoogste ressort.

XVII. Het tenue zal zijn:
frokjes en witte broeken.

XVIII. De baan voor sloepen is ± 3000 M.
Idem „ vletten is ± 1000 M.

AANVULLINGSREGLEMENT

Zeilwedstrijd op 2 September 1900.

Art. 1. Alle deelnemende marinesloepen (modeltuig) zijn behalve aan het reglement der M. J. C. ook nog aan de bepalingen van dit aanvullingsreglement onderworpen. De Jury heeft het recht aan overtreders de verdere deelname aan den wedstrijd te ontzeggen.

Art. 2. De deelnemers zorgen Zaterdag 1 September a. s. met hunne vaartuigen te 9u 30m v.m. aan het vlot bij Hr. Ms. „Marnix" aanwezig te zijn, ten einde hunne vaartuigen te doen opmeten. Zij ontvangen alsdan elk een nationale seinvlag, welke

gedurende den wedstrijd aan het achterlijk van het grootzeil moet worden gevoerd en na afloop in het „bestelhuisje" wordt ingeleverd.

Art. 3. De deelnemende vaartuigen zullen Zondag 2 Sept. te $8^u 30^m$ v.m. vóór in de haven gereed liggen.

Art. 4. Elke deelnemende sloep is voorzien van:

1°. het model-zeiltuig;
2°. een vol stel riemen;
3°. een dreg met 50 M. dreggetouw;
4°. een gevuld watervaatje;
5°. een loodlijn met lood;
6°. eene bemanning van 1 stuurman en minstens 6 man, terwijl voor elken man minder dan 't volle aantal roeiers waarvoor de sloep gebouwd is, 50 K.G. ballast zal worden medegevoerd.

Art. 5. Niemand mag gedurende den wedstrijd iets veranderen aan ballast, romp of tuigage.

Art. 6. Het tijdstip van afvaart is bepaald op $9^u 30^m$ v.m. 15 Min. voor dat tijdstip wordt een schot gelost als voorbereidingssein en vlag P geheschen. Alle deelnemende vaartuigen begeven zich hierop achter de lijn van afvaart, 10 min. later valt weer een schot en wordt vlag M geheschen als voorbereidingssein voor de 1^e klasse (sloepen met modeltuig); vlag P wordt tegelijkertijd neergehaald. Te $9^u 27^m$ wordt aan de vlaggestok op den wal een zwarte bal half en te $9^u 29^m$ geheel vóórgeheschen. Te 9^u 30m valt een schot, gaan bal en vlag M neer, wordt vlag N geheschen en mogen de vaartuigen dier klasse de lijn van afvaart overschrijden.

Art. 7. Wanneer eenig vaartuig de lijn van afvaart te vroeg overschrijdt, wordt aan de seinra op het hoofd het nummer van dit vaartuig (wit op een zwart veld) geheschen. Het genoemde vaartuig is alsdan verplicht onmiddellijk terug te keeren naar de lijn van afvaart en deze opnieuw te overschrijden. Gedurende het terugkeeren naar de lijn van afvaart is dit vaartuig verplicht te wijken voor alle andere, in dezelfde klasse medezeilende vaartuigen.

Art. 8. Weigert een schot, zoo geldt het vallen van de zwarte bal als afvaartsein.

Art. 9. De gewone bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee zijn van toepassing.

Art. 10. Een vaartuig mag gedurende den wedstrijd ankeren, doch is verplicht dit anker te lichten, wanneer 't weder onder zeil gaat. Vastmaken aan een verankerd vaartuig of boei is niet geoorloofd.

Art. 11. Tot het voortbewegen der vaartuigen mag alleen gebruik gemaakt worden van zeilen; komt een vaartuig aan den grond of onklaar van een ander vaartuig, dan moet het met

UIT DE PERS.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant." van Donderdag 16 Augustus 1900. Tweede Blad.

Onze Zeemacht in Oost-Indië. I. — De gebeurtenissen in China, die het noodig hebben gemaakt ook een Nederlandsch eskader derwaarts te zenden, doen ons onwillekeurig den blik wenden naar het verre Oosten, en ons afvragen, of wij, bij mogelijke internationale verwikkelingen, die in de naaste toekomst mochten geboren worden, in staat zullen zijn niet alleen onze neutraliteit te handhaven, doch ook onze rechten in den Indischen Archipel met klem te verdedigen.

Gelukkig zijn wij in de laatste jaren in het bezit gekomen van eenige moderne oorlogsschepen, bestemd voor de koloniën en voor algemeenen dienst, en kunnen wij althans, waar onze belangen in het buitenland te behartigen vallen, zooals te Lorenço Marques en thans in China, schepen zenden, die de Nederlandsche zeemacht op waardige wijze vertegenwoordigen. Vlagvertoon vormt evenwel slechts een ondergeschikt deel van de taak, die aan onze marine is gesteld en voldoen in het opzicht onze nieuwe kruisers, type „Holland", ten volle, een andere vraag is, of zij ook zullen voldoen aan de verwachtingen, die bij eerste aanneming van het type ten opzichte van onze verdediging der koloniën gekoesterd zijn geworden.

De tijden veranderen snel, en hoewel ten tijde van het ontwerpen van het type „Holland" veel in het voordeel der pantserdekschepen te zeggen viel, is het zeker, dat men thans vrijwel het z.g. beschermde kruisertype heeft verlaten en men zich bij alle zeemogendheden toelegt op den bouw van gepantserde kruisers. Engeland, dat het langst aan het ongepantserde type voor kruisers vasthield en ons in dat opzicht tot voorbeeld strekte, heeft in navolging van anderen met kracht den bouw van gepantserde kruisers ter hand genomen.

Als men voor een kleine marine als de onze uitgaat van het juiste principe, dat ons eskader in Indië onafhankelijk van den wal moet kunnen opereeren, ligt er in het z.g. beschermde type veel verleidelijks. Het gewicht anders aan een zwaar gordelpantser besteed, kan gebruikt worden om het schip een groote snelheid en ruime kolenberging te geven, eigenschappen van niet te miskennen waarde in onzen uitgebreiden Oost-Indischen Archipel, doch voor zoover de eerste betreft, dan alleen van overwegend belang, wanneer de opofferingen daarmee gepaard gaande ons niet al te zeer ten achter doen staan in of- en defensief vermogen bij de tegenstanders, die wij vermoedelijk zullen hebben te bestrijden. Dit nu is gaandeweg

Lijn van Afvaart.	1e maal lijn van Afvaart.	Boei van Aankomst.	Baan afgelegd. Werkelijke tijd.	Baan afgelegd. Na aftrek van tijd vergoeding	VOLGORDE.
10 45 0	12 4 57	1 8 59	2 23 59	2 23 59	1 gedisq. § 50 R.v.Z.
	12 5 15	1 12 0	2 27 0	2 26 53	3 gedisq. § 50 R.v.Z.
	12 4 3	1 12 9	2 27 9	2 26 40	2 1e Prijs.
2 0 0	3 4 23				5
	3 4 1.5				3 2e Prijs.
	3 4 18.5				4 3e Prijs.
heeft W.R. 45 aangevaren; niet afgevaren.					
	3 7 47				6
Door aanvaring averij gekregen; niet afgevaren.					
niet afgevaren.					
niet afgevaren.					
	3 8 23				2 gedisq. verk. afgevaren.
	2 59 47.5				1 1e Prijs.

TUIGEN.

II. Sloepen type B der Kon. Ned. Marine. Afstand 3000 M.

No.	*Stuurlieden.*			*Schip.*	*Prijswinners.*
1	Matr. 1e kl.	P. VERSCHOOR.	B^4	H. M. Bellona.	
2	Korp.-torp.	L. DE VROOME.	B^3	„ Marnix.	3de prijs.
3	Kwartierm.	A. AALDERTSZ.	B^3	„ 't Loo.	Opgegeven.
4	Serg.-torp.	A. DIJKSHOORN.	B^2	„ Marnix.	Niet afgevaren.
5	Kwartierm.	H. v. HOEFLAKEN.	B^2	„ Bellona.	
6	Bootsman	J. C. DE JONG	B^3	„ Kortenaer.	Opgegeven.
7	Bootsman	A. ROTBLIED.	B^3	„ id.	
8	Kwartierm.	H. RUIS.	B^3	„ id.	1ste prijs.
9	Schipper	A. LÜTER.	B^3	„ Evertsen.	
O	Bootsman	L. REEDIJK.	B^3	„ id.	
H	Matr. 1e kl.	H. C. DE HAAS	B^2	„ Adolf v. Nassau.	2de prijs.
K	Zeemilicien	T. J. H. HOFFMAN	B^2	„ id.	Opgegeven.

2 man zonder stuurman. Afstand 1000 M.

Schip.	*Prijswinners.*
H. M. Geep.	
„ Marnix.	1ste prijs.
„ Evertsen.	2de prijs.
„ Geep.	
„ Gier.	
„ Adolf v. Nassau.	3de prijs.

Hoofdbestuur der Marine-Jachtclub:

. . . .

Zeilnummer.	Namen der vaartuigen.	W.E.	Stuurman.	Tijdvergoeding.
VI.	Groot boven 7.5 tot en met 9.5 W.E. Tweemaal de baan. Afstan ± 12 Eng. mijl.			u. m
15	Kampioen	8.6	J. GOEKOOP (M. J. C.)	—
16	Fata Morgana	8.5	Mr. F. M. VAN HALL M. C.z.	0
17	Nora	8.2	J. FRED. BANGERT	0 2
VII.	Visschersvaartuigen, als Botters, Blazers, Schuiten, Aken, enz. en Geen tijdvergoeding. Afstand ± 6. Eng. mijl.			
HD. 13	Botter		H. VISSEER	
HD. 8	Botter		O. WAKKER	
HD. 40	Botter		J. WEZELMAN.	
WR. 117	Blazer		K. EVERS	
WR. 72	Aak		J. METZELAAR	
WR. 45	Aak		J. DE JONG	
HD. 25	Botter		H. WEZELMAN	
WR. 102	Botter		—	
TX. 148	Botter		—	
TX. 1	Botter		D. BROUWER	

ROEIVAAR-

I. Vletten bemand door 2 man zonder stuurman. Afstand 1000 M.

No.	*Roeiers.*	*Schip.*	*Prijswinners.*
1	D. AUGUSTIJN en L. ROSMAN.	—	1ste prijs.
2	C. DARPHORN en H. VISSER.	—	
3	S. KUIPER en J. WILDENAAR.	—	
4	C. ELSENDOORN en J. BIJL.	—	2de prijs.
5	R. RIEUWERS en H. VAN HERT.	—	Opgegeven.
6	P. BRUIN en G. DE ROEPER.	—	Opgegeven.
7	J. SNOERWANG en C. SNOERWANG.	—	3de prijs.
8	J. SNOERWANG en P. RANSMA.	—	

III. Vletten der Kon. Ned. Marine geroeid door

No.	*Roeiers.*
1	W. B. AUSUM en IJ. H. M. KROMHOUT V. D. MEE
2	D. AUGUSTIJN en L. ROSMAN.
3	G. C. HEIJNES en J. GROEN.
4	J. J. KELLER en M. ROODE.
5	K. DE VRIES en A. VAN BOEKEL.
6	D. HAGEN en D. STAM.

Jury: . . . .

Wedstrijd-Commissarissen: . . . .

TER REEDE VAN TEXEL, OP ZONDAG 2 SEPTEMBER 1900.

Lijn van Afvaart.	1e maal lijn van Afvaart.	Boei van Aankomst.	Baan afgelegd. Werkelijke tijd.	Baan afgelegd. Na aftrek van tijdvergoeding	VOLGORDE.	
u. m. s.	u. m. s.	u. m. s.	u. m. s.	u. m. s.		
10 0 0	11 34 52	—	1 34 52	1 31 41	3	3e Prijs.
	11 28 33	—	1 28 33	1 25 32	1	1e Prijs.
	12 1 53	—	2 1 53	1 56 27	8	gedisq. § 35 R.
	12 53 46	—	1 53 46	1 48 59	7	(v. Z.
	11 38 46	—	1 38 46	1 38 46	4	
	11 47 48	—	1 47 48	1 44 37	5	
	11 51 5	—	1 51 5	1 47 36	6	
	11 34 59	—	1 34 59	1 31 39	2	2e Prijs.
10 5 5	11 44 2	2 18 59	3 13 54	3 11 32	3	3e Prijs.
	opgegeven	—	—	—		
niet vertrokken		—	—	—		
	12 11 4	—	—	—		
	11 32 37	1 9 9	3 4 4	2 58 58	2	2e Prijs.
	11 30 29	12 50 17	2 45 17	2 45 17	1	1e Prijs.
10 40 0	tweemaal kluifhout gebroken waardoor uitkomen onmogelijk.					
niet vertrokken daar er geen partij was.						
10 35 0	11 45 21	12 46 29	2 11 39	2 11 29	2	
	11 41 38	12 24 35	2 9 35	2 6 35	1	1e Prijs.

Volgnummer.	Namen der vaartuigen.	W.E.	Stuurman.	Tijdvergoeding.

ZEILVAARTUIGEN.

I. Marinesloepen met modeltuig, gestuurd door onderofficieren der Kon. Ned. Marine, met den graad van korporaal en daarboven. Eenmaal de baan. Afstand ± 6 Eng. mijlen.

				u. m.
1	B 3 v. Hr. Ms. Marnix . . .	3.9	P. van Wolferen . . .	3 11
2	B 3 v. „ id. . . .	4.0	C. Rustemeijer	3 1
3	B 4 v. „ Adolf van Nassau	2.7	A. van Lind	5 26
4	B 4 v. „ Bellona . . .	3.0	S. Kamp	4 47
5	B 1 v. „ Geep	6.8	K. Dekker	–
6	B 3 v. „ Kortenaer . .	3.9	J. C. de Jong	3 11
7	B 3 v. „ id. . .	3.7	K. J. Lindström. . . .	3 29
8	B 3 v. „ Marnix . . .	3.8	W. L. Klaassen . . .	3 20

II. Marinesloepen met fantaisietuig, gestuurd door H.H. officieren der Kon. Ned. Marine, leden der Marine-Jachtclub. Tweemaal de baan. Afstand ± 12 Eng. mijlen.

1	B 4 v. Hr. Ms. Adolf van Nassau	4.4	Jhr. C. A. L. v. d. Wijck .	2 22
2	B 4 v. „ Marnix . . .	4.4	F. J. van der Esch . .	2 22
3	Loodsjol v. Hr. Ms. Argus . .	1.65	J. Arendsen de Wolff .	14 50
4	B 3 v. Hr. Ms. Evertsen . . .	5.3	L. J. Quant	0 13
5	B 3 v. „ id. . . .	3.5	G. J. te Winkel . . .	5 6
6	B 3 v. „ Prins Maurits .	5.4	A. A. Visser.	–

III. Scherpe en middenzwaardjachten, groot boven 5 tot en met 10 W.E., gestuurd door H.H. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde Vereeniging. Tweemaal de baan. Afstand ± 12 Eng. mijlen.

9	Fram	8.3	J. C. F. Hooijkaas, M. J. C.	–
10	Albatros	5.1	H. H. O. v. Hecking Colenbrander, M. J. C.	5 22

IV. Groot tot en met 3 W.E. Gestuurd en bemand door H.H. liefhebbers. Eenmaal de baan. Afstand ± 6 Eng. mijl.

11	Loudoli	2.9	C. C. Canters	–
12	Toetie	2.0	G. van Hulstijn . . .	2 25
13	Brandal		F. K. Sluijs	–

Wegens ongunstig weêr afgesteld.

V. Ronde- en Platboomjachten, met zijzwaarden en vaste roef of vast dek, Boeiers, Botters, Hoogaartsen, Schokkers, enz., gestuurd door HH. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde Vereeniging. Groot boven 9.5 W.E. Tweemaal de baan. Afstand ± 12 Eng. mijl.

14	Velsa	13.1	J. A. van Waveren . .	–
19	Watergeus	12.6	Mr. F. J. H. de Wetstein (Pfister	3 0

eigen middelen trachten vrij te komen en zich op geenerlei wijze van vreemde hulp bedienen.

Art. 12. Indien 2 vaartuigen zich in de nabijheid van een boei of eenig de baan aanduidend voorwerp bevinden en nog vrij van elkaar zijn, zoo moet, indien het voorste vaartuig vlak bij die boei of voorwerp is en reeds begint te draaien, het buitenste vaartuig aan het binnenste zooveel ruimte laten, dat dit vrij van de boei kom', onverschillig of 't vaartuig, dat de boei zou raken het loefwaartsche of het lijwaartsche is. Een vaartuig wordt slechts vrij van een ander beschouwd als het zoover vooruit is dat het andere vaartuig de vrije keuze heeft van de zijde, waarop het eerste gepasseerd kan worden.

Art. 13. Indien 2 vaartuigen in de nabijheid van eene ondiepte of hindernis in de baan komen en niet vrij van elkander zijn, moet het buitenste vaartuig aan dat, hetwelk gevaar kan loopen van vastzitten of aanvaring, indien het daartoe wordt aangeroepen, de noodige ruimte verleenen.

Het buitenste vaartuig is zelfs verplicht, indien beide vaartuigen bij den wind zeilen en het binnenste om vrij te loopen van het gevaar moet wenden, doch zulks niet kan, omdat het niet vrij is van het buitenste, indien het daartoe wordt aangeroepen, onmiddellijk over stag te gaan. Het binnenste vaartuig moet, zoodra dit mogelijk is, eveneens wenden.

Elk vaartuig mag door loeven een ander het voorbijvaren trachten te beletten, doch nooit door afhouden.

Art. 14. Elk vaartuig moet de baan volgens de voorschriften afleggen en mag boeien of merken, die de baan aanduiden niet met eenig deel van romp of tuig aanraken.

Voldoet het niet aan deze bepaling, dan wordt het van den wedstrijd uitgesloten.

Maakt een vaartuig een boei of merk van de verkeerde zijde, dan moet het omkeeren en de boei of het merk aan de goede zijde opnieuw ronden.

Art. 15. Bij ongevallen gedurende den wedstrijd, overboord vallen van scheepsvolk, kenteren, enz., zijn de vaartuigen, die zich het dichtst bij de plaats des onheils bevinden, verplicht hulp te verleenen. De Jury kan in dat geval den wedstrijd over laten zeilen tusschen de prijswinners en de vaartuigen, die hulp verleend hebben.

Art. 16. Blijft een wedstrijd onbeslist, dan worden de prijzen bij loting toegewezen.

Art. 17. De Jury beslist bij voorkomende punten van geschil. Reclames worden direct na afloop van den wedstrijd ingediend.

meer en meer het geval geworden. De ons omringende zeemachten zijn of komen weldra in het bezit van een groot aantal gepantserde kruisers van verschillend charter, zoodat wij met reden kunnen verwachten, dit type bij een eventueelen aanval op onze koloniën tegenover ons te zien.

Gelukkig dan ook is ons marine-bestuur, in samenwerking met de Staten-Generaal, er nog tijdig toe overgegaan de aangenomen richting van aanbouw te verlaten en den bouw te beginnen van een gepantserd type voor onze koloniën, waarvan de eerstelling onder den naam „Koningin Regentes" kort geleden te water werd gelaten.

De ontzettende uitwerking toch van het middelbaar snelvuurgeschut heeft de noodzakelijkheid doen inzien van een beschermend zijpantser voor die deelen van den romp, wier vernieling de stabiliteit van het schip bedreigen en het decimeeren der equipage ten gevolge hebben zoude. Zoo werd het gordelpantser, dat men door pantserdek en celconstructie bij een kruiser geheel dacht te kunnen ontberen, weer in eere hersteld, en zoo gaat men er thans meer en meer toe over een groot deel van het boord, waarachter het middelbaar geschut is opgesteld, met lichte pantserplaten te bedekken, evenals zulks bij de voormalige pantserfregaten het geval was.

In niet geringe mate heeft hier ook toe bijgedragen de vernielende werking, die door granaten met brisante springladingen gevuld, blijkens genomen proeven, op ongepantserde deelen wordt uitgeoefend; terwijl niet mag vergeten worden, dat de industrie, gehoor gevende aan de eischen des tijds, er in geslaagd is pantserplaten te vervaardigen, die aan matige dikte een buitengewone hardheid paren en daarmede de mogelijkheid heeft geopend een grooter oppervlak met pantser te bekleeden, zonder verzwaring van het totaal gewicht. De strijd tusschen pantser en geschut heeft tot nog toe aan het eerstgenoemde het laatste woord gelaten en daarmede de noodzakelijkheid opgedrongen aan den ontwerper van het compromis, dat men een oorlogsschip noemt, om rekening te houden met het voordeel, dat deze defensieve factor aanbiedt.

De „Koningin Regentes" kunnen wij een belangrijke aanwinst noemen voor ons Indisch eskader en wij moeten het toejuichen, dat, op initiatief van eenige leden der volksvertegenwoordiging, door de regeering besloten werd dit jaar een derde pantserschip van dit type op stapel te zetten, dat, naar wij hopen, spoedig door een vierde en vijfde gevolgd zal worden, om daarmede de vastgestelde sterkte onzer scheepsmacht in Indië in den kortst mogelijken tijd voltallig te kunnen maken.

Wij betreuren het echter, dat in die organisatie slechts twee schepen van het gepantserd type zullen voorkomen. Door dit type tevens een rol te laten vervullen in het defensie-plan van het moederland, is het marinebestuur gebonden steeds twee dier schepen binnengaats in dienst of in reserve te houden. Ware zulks niet het geval, dan zoude bij afbouw van het vast-

gesteld programma minstens de helft van het Indisch eskader uit pantserschepen kunnen bestaan, waardoor bovendien het voordeel wordt verkregen, dat er meerdere schepen van het type „Holland" voor den algemeenen dienst beschikbaar komen, daar toch deze snellere en in alle opzichten zeewaardige kruisers zich meer leenen tot diensten in vredestijd dan de pantserschepen. Wat het zwaarste is moet het zwaarste wegen, en waar de tijdsomstandigheden er op wijzen, dat het zwaartepunt der defensie meer in de koloniën dan in het moederland moet worden gezocht, twijfelen wij niet of de nood zal dringen om ons krachtigst materieel daar te concentreeren waar het het noodigst is.

Hoewel reeds herhaaldelijk, zoowel in de vergaderzaal der volksvertegenwoordiging als daarbuiten, met de pen en met het woord de voor- en nadeelen van het type „Regentes" werden besproken, achten wij het niet ondienstig hier nogmaals in het kort de eigenschappen er van na te gaan.

In de eerste plaats gaf de betrekkelijk geringe snelheid van 16 mijl veel stof tat critiek. Alhoewel, zooals wij reeds hiervoor aanstipten, groote snelheid een voornamen eisch voor onze Indische scheepsmacht uitmaakt, achten wij haar toch, gebonden als wij zijn aan de grens van diepgang en aan ons jaarlijksch budget, ondergeschikt aan krachtige bewapening en afdoende bescherming. Bij het ontwerpen van een voor onze zeemacht in Indië geschikt type moeten wij toch van het denkbeeld uitgaan, schepen, superieur in strijdwaarde, tegenover ons te zullen zien, en het is daarom een gebiedende eisch, hetzij in of- dan wel in defensieven zin op onze eventueele tegenstanders eenig voordeel te bezitten. Op het gebied van snelheid zal dit echter nimmer te verkrijgen zijn, daar men, vasthoudend aan redelijke eischen van bewapening en bescherming, slechts groote snelheid kan leggen in een type, dat wat waterverplaatsing betreft verre boven onze krachten gaat. De nominale 20-mijlsvaart van onze kruisers is tegenwoordig niets ongewoons meer, en wilde men die vaart tot bijv. 23 mijl opvoeren om althans de meerdere in snelheid te blijven, dan zouden wij ons daarvoor bij de niet te overschrijden waterverplaatsing opofferingen moeten getroosten, die alle strijdwaarde aan het schip ontnamen.

Wat bewapening betreft, is het echter mogelijk ook op een betrekkelijk kleinen bodem stukken te plaatsen, waarmede een overwegend voordeel in den strijd kan verkregen worden, en dat voordeel is in den jongsten tijd van veel meer belang geworden, nu door de volmaking van het lichte pantser de mogelijkheid geopend is om de granaten van het middelbaar snelvuurgeschut, zelfs van het algemeen in zwang zijnd kanon van 15 cM., buiten het scheepsboord te houden. De steeds toenemende uitbreiding van licht pantser over de boorden der schepen en de bestaande neiging tot verzwaring van het kaliber der middelbare vuurmonden leveren daar het beste bewijs voor.

Deze beschouwing brengt ons vanzelf op de bewapening van ons pantserschip. De daartoe behoorende zware kanonnen van 24 cM. hebben veel tegenstand uitgelokt. De verhouding van het zware geschut tot de middelbare batterij werd door velen ongunstig geoordeeld en een vermeerdering van het aantal kanonnen van 15 cM. gewenscht ten koste van het kaliber der pantservuurmenden. Ook wij verkondigden in dien geest onze meening, doch hebben die, tengevolge van de overwinning van het pantser op het geschut, in den jongsten tijd behaald, in zóóverre moeten wijzigen, dat wij ons afvragen of de aanwinst van een 2-tal vuurmonden van 15 cM. in de toekomst wel zoude opwegen tegen het verlies aan uitwerking als gevolg van vermindering van het kaliber der zware kanonnen.

Wat toch is het geval? De pantserplaten, volgens het moderne KRUPP-proces gehard, bieden een weerstand nagenoeg gelijk aan 3-maal de dikte in smeedijzer, met het gevolg, dat platen van 150 mM. de pantserprojectielen van het nieuwste 15 cM. geschut volkomen buitensluiten; zelfs platen van minder dikte zullen vermoedelijk dikwijls bestand blijven tegen het binnendringen dezer granaten, wanneer zij onder schuine hoeken treffen. Wij mogen daarom van ons krachtigst middelbaar geschut niet meer hetzelfde verwachten als eenige jaren geleden, wanneer, zooals te voorzien is, het aanbrengen van een pantsergordel en het opstellen van de nevenbatterij in gepantserde reduits of kazematten, zelfs op kruisers van matige waterverplaatsing, vrij wel algemeen zal worden. Van veel belang daarentegen is in dit geval het bezit, al is het slechts van enkele, zware vuurmonden, waarmede men, met een enkel binnendringend schot, reeds een ontzettende uitwerking kan verkrijgen, zooals nog onlangs gebleken is uit de proeven in Engeland genomen op het pantserschip „Belleisle", voor zoover het resultaat dienaangaande bekend is geworden. De granaten toch van 6 inch werden door een pantsering gelijkstaande met 5.7 inch KRUPP-staal geheel buiten het reduit van het schip gehouden, terwijl daarentegen door slechts enkele granaten, uit de zware kanonnen van 12 inch geschoten, belangrijke schade werd aangericht.

Zooals reeds gezegd is, bestaat er dan ook neiging om het middelbaar snelvuurgeschut te verzwaren. Frankrijk heeft reeds zijn middelbaar kanon van 16 cM., Italië plaatst op zijn nieuwste type een batterij van 12 snelvuurkanonnen van 20 cM., terwijl men in Engeland zint op een nieuw kanon van 7.5 inch voor de nevenbatterijen.

Blijkt uit het voorgaande welk een krachtig defensief middel in het moderne pantser gelegen is tegen de uitwerking der snelvuurkanonnen van licht en middelbaar kaliber, zulks springt nog meer in het oog, als men de ontzettende vernieling nagaat, die door de granaten, met brisante springladingen gevuld, wordt aangericht, althans voor zooverre genomen proeven op ongepantserde scheepsdeelen zulks aangetoond hebben. Dat hooge

explosief-stoffen meer en meer voor springladingen in gebruik zullen komen, lijdt geen twijfel, en alleen daarin ligt een reden om geen afdeeling van het schip boven de waterlijn, waar in het gevecht de bemanning zich moet ophouden of vitale deelen kunnen getroffen worden, onbeschermd te laten, al ware het ook met een licht pantser.

En hiermede komen wij op de bescherming, die ons type aanbiedt tegen het vijandelijk granaatvuur. De gordel, zoomede de pantsering van barbetten, commandotoren, luikhoofden, torenwal en munitie-aanvoerkokers bieden voor het type een zeer krachtige bescherming aan. Deze defensieve factoren, gepaard aan een pantserdek en het totaal afwezig zijn van hout, dat vlam zou kunnen vatten, wettigen het vermoeden, dat het schip heel wat vuur doorstaan kan alvorens ontredderd te worden. Ook het vuur uit de zware kanonnen van 24 cM. zal niet licht tot zwijgen worden gebracht, doch of zulks met de stukken van 15 cM. eveneens het geval zal zijn, moeten wij betwijfelen. Ondanks het door den Minister van Marine aangevoerde bij het daarover gehouden debat in de Tweede Kamer der Staten-Generaal, blijven wij het betreuren, dat bij het ontwerpen van het type niet rekening is kunnen gehouden worden met een beter beschermde opstelling van laatstgenoemde vuurmonden. Het is toch te verwachten, blijkens de reeds aangehaalde proef met de „Belleisle", dat onder de batterij invallende granaten met brisante springladingen het geschutdek zoodanig zullen beschadigen, dat het daarop staande geschut gevaar loopt gedemonteerd te worden.

Plaatsing in gesloten gepantserde ruimten, aansluitende op den gordel, schijnt ons daarom niet alleen voor het zware geschut, doch ook voor de middelbare batterij een niet overdreven eisch, met het oog op de steeds toenemende vernielende werking der moderne artillerie.

Wij geven echter toe, dat, gebonden als wij zijn aan zekere waterverplaatsing en diepgang, niet aan alle mogelijke eischen van strijdvaardigheid kan worden voldaan, en daar wij niet gaarne een der thans bestaande of- en defensieve eigenschappen van het type „Regentes" opgeofferd zouden willen zien, moeten wij, hoe ongaarne ook, een deel onzer verlangens tot de vrome wenschen blijven rekenen.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant" van Zondag 19 Augustus 1900. Eerste Blad B.

Onze Zeemacht in Oost-Indië. II. (Slot). — Is, om thans op ons oorspronkelijk onderwerp — de Indische scheepsmacht — terug te komen, ons eskader van 6 schepen compleet, dan rijst de vraag, welke hulpmiddelen alsnog noodig zijn om van deze kern een zoo goed mogelijk gebruik te kunnen maken in het belang der defensie.

Het gewichtigste deel van de taak, die voor onze Indische zeemacht is weggelegd, en de meeste eischen daaraan stellend,

is wel het verijdelen van eenige poging des vijands tot het overbrengen van een landingsleger op onze voornaamste bezitting, het eiland Java. Bepalen wij ons tot dit onderwerp, dan behoeven wij slechts de geschiedenis van ons eigen zeewezen te raadplegen en ons het gebeurde in den Spaansch-Amerikaanschen oorlog te herinneren, om te kunnen voorspellen, hoe een dergelijke aanval vermoedelijk zal worden ingeleid.

Zonder in details dienaangaande te willen vervallen, die niet alleen minder geschikt zijn voor publieke bespreking, maar daarenboven ook in ons blad niet op hun plaats zouden zijn, komt het ons niet gewaagd voor in algemeenen zin als grondslag voor onze strategische plannen vast te stellen, dat geen vijand het wagen zal met een landingsdivisie de kust van Java te te naderen, alvorens onze zeemacht in den Archipel te hebben vernietigd of althans te hebben geneutraliseerd.

Wij herinneren er slechts aan, hoe de verovering van Java door de Engelschen in het begin der 19e eeuw niet geschiedde dan nadat vooraf onze maritieme middelen in Oost-Indië totaal vernietigd waren. Hetzelfde zagen wij in onze dagen gebeuren tijdens den Spaansch-Amerikaanschen oorlog, zoowel op de Philippijnen als op Cuba. Eerst verschijnt een vijandelijk eskader, dat zich van de absolute heerschappij ter zee meester maakt, daarna waagt men het pas de kwetsbare transportvloot in zee te sturen om de verovering van het begeerde grondgebied te bewerkstelligen. Nauwelijks was de oorlog begonnen, of admiraal Dewey ontving het volgende telegram te Hongkong, dat duidelijk uitdrukt hoezeer de vernietiging der Spaansche zeemacht in de Philippijnen de Amerikaansche regeering ter harte ging: „War has commenced between the United States and Spain. Proceed at once to the Philippine Islands. Commence operations at once, particularly against the Spanish fleet. You must capture vessels or destroy. Use utmost endeavours".

Ten opzichte van Cuba komt de vrees der Amerikaansche regeering om de reeds gereedliggende transportvloot uit te sturen, zoolang er nog sprake van een enkel vijandelijk schip was, dat den overtocht zou hebben kunnen bedreigen, het duidelijkst uit door de omstandigheid, dat tengevolge van slechts een gerucht, dat een gepantserde kruiser nabij de Noordkust van Cuba zou zijn verkend, de transportschepen werden aangehouden tot zekerheid omtrent het gerucht kon verkregen zijn, waardoor 5 à 6 kostbare dagen verloren gingen. Naar aanleiding hiervan lezen wij dan ook in het overzicht van genoemden oorlog in de Naval Annual van 1899 van de hand van Sir George Clarke: „Dread of sending crowded transports to sea when an enemy's warships might be encountered was always manifested in sailing days, and is now more than ever justified. The moral effect of a non-existent naval enemy has, perhaps, never been more strikingly illustrated than on this occasion."

Is het voor een vijand dus van het meeste belang onze Indische scheepsmacht zoo spoedig mogelijk onschadelijk te

maken, voor ons moet het daarentegen een plicht zijn die macht zoo lang mogelijk intact te houden, of met andere woorden een gevecht zoo lang mogelijk te vermijden, indien althans geen beslist voordeel daarmede kan worden behaald.

Nemen wij nu in aanmerking, dat de aanwezigheid van voldoende brandstof en de mogelijkheid van aanvulling daarvan hoofdfactoren, zoo niet de voornaamste factoren zijn, waarvan de strijdbaarheid der hedendaagsche oorlogsschepen afhankelijk is, dan zal bij een bedreiging van Java de taak van ons eskader in Oost-Indië in korte trekken aldus moeten worden saamgevat:

1°. Het zoolang mogelijk voeling houden met onze eenige refugehaven Soerabaja, ten einde tot het laatst van het noodige te kunnen worden voorzien.

2°. De vijandelijke vloot zoo ver mogelijk van haar basis weglokken.

3°. Met vermijding van een beslissend gevecht, steeds trachten voeling met den vijand te houden en hem waar mogelijk te harceleeren door nachtelijke aanvallen met onze torpedobootflottielje, geëscorteerd door een of meer onzer kruisers, en zoodoende tot den terugtocht te noodzaken.

4°. Wanneer ten slotte een treffen tusschen de beide vloten niet te vermijden is, te trachten het daarheen te leiden, dat die ontmoeting onder voor ons zoo gunstig mogelijke omstandigheden plaats heeft, bijv. op een watervlakte, waar wij natuurlijke hindernissen voor de navigatie door grootere plaatselijke kennis in ons voordeel kunnen benutten.

Het eerste punt sluit in zich een loslaten van de haven van Tandjong Priok. Daar deze haven dus zonder slag of stoot in handen van den vijand kan vallen, is het noodig haar vooraf onbruikbaar te maken en te verhoeden, dat de vijand er een basis van maakt voor zijn verdere operatiën. Het zooveel mogelijk opruimen van alle voorraden en hulpmiddelen, die een scheepsmacht ten goede kunnen komen, benevens het aanbrengen van een versperring, beschermd door landversterkingen, is daar dus een dringende eisch. Een vijandelijke vloot, wier doel het is onze scheepsmacht op te zoeken en te vernielen, zal zich wel wachten tijd en munitie te verspillen om een aldus versterkte haven vooraf te bemachtigen. Integendeel zal zij, ons niet in het westelijk deel van den Archipel vindende, vermoedelijk zoo spoedig mogelijk doorstoomen naar Soerabaja om ons zoo mogelijk daar op te sluiten of, zoo onze vloot zich daar niet meer bevindt, deze van haar basis te isoleeren en tot een treffen te noodzaken.

Wat het punt sub 2 betreft, zal een vijandelijk eskader waarschijnlijk wel trachten zich een tijdelijke basis te verschaffen in onzen Archipel zelf. Daar Priok, behoorlijk verdedigd, niet voor het grijpen ligt, zal hij zich echter moeten vergenoegen met een open baai of reede, waarvoor hij de noodige bewaking moet afstaan, terwijl hij dan nog alles behalve veilig ligt tegenover mogelijke torpedoaanvallen onzerzijds.

Dit punt, zoowel als die sub 3 en 4, brengt ons op hetgeen wij van den aanvang af ons voor oogen hadden gesteld, n.l. op een bespreking van de hulpmiddelen, die ons eskader ten dienste moeten staan om zijn taak zoo goed mogelijk te volbrengen.

In de eerste plaats torpedobooten. Het zal wel overbodig zijn de toevoeging van een flottielje dier vaartuigen aan het Indisch eskader hier nog te bepleiten, nu Indië niet alleen binnenkort zich in het bezit van een 3-tal zal kunnen verheugen, maar nog meerdere voorzeker zullen volgen binnen een niet te langen tijd. Een andere vraag is echter of ook z.g. destroyers of torpedojagers een plaats bij onze Indische scheepsmacht moeten vinden. Naar onze meening passen laatstgenoemde vaartuigen niet in het kader onzer maritieme middelen in den O. I. archipel. Niet alleen zullen zij te kostbaar zijn, doch ook te groot om met verrassing te kunnen optreden. Voor ons doel — het harceleeren en verontrusten van een vijandelijk eskader, dat onzen Archipel doorkruist, en daarbij ver van zijn basis zijnde vermoedelijk geen torpedobooten zal medevoeren om vrijer in zijn bewegingen te zijn — zullen torpedobootvernielers van even weinig nut zijn als de Spaansche destroyers waren tegenover het Amerikaansche eskader in de Cubaansche wateren. Soortgelijke vaartuigen eclaireurdiensten op te dragen, komt ons ook minder doelmatig voor, en wij zien, zooals hierna zal worden aangegeven, dezen gewichtigen dienst liever aan beter daartoe geëigende schepen toevertrouwd.

Meermalen zijn stemmen opgegaan om de flottielje-vaartuigen onzer Indische militaire marine te vervangen door torpedobootjagers. Wij kunnen echter met die zienswijze niet medegaan. Ten eerste omdat wij laatstgenoemde vaartuigen in Indië overbodig achten, en ten tweede omdat zij niet geschikt zijn om de diensten te verrichten, die in den regel aan flottielje-vaartuigen worden opgedragen. De destroyer is, evenmin als de torpedoboot, een vaartuig geschikt voor vredes- of politie-diensten. Het machine-complex moet, wil men er in oorlogstijd op kunnen staat maken, in vredestijd gespaard worden. Daarenboven zal het steeds noodig zijn, wil men op de minst kostbare wijze orde en rust in de ver verwijderde deelen van onzen uitgebreiden Archipel blijven handhaven, dat beschikt kunne worden over vaartuigen, die een paar gewapende sloepen kunnen bemannen, zoo noodig een kleine landingsdivisie aan wal zetten en bovendien een sterke machine bezitten, hetgeen alleen te verkrijgen is, als men zich met een matige proeftochtsnelheid tevreden stelt. De menigvuldige „break-downs", die bij de destroyers van de Engelsche marine voorkomen, geven in dat opzicht te denken.

Een ander punt, dat wij reeds boven aanstipten, is de verkenningsdienst. Van welk belang deze dienst voor ons is, behoeft wel geen betoog, daar toch het harceleeren eener vijandelijke vloot alleen mogelijk is, wanneer de tegenpartij steeds zoo goed mogelijk bekend is met de plaats, waar de vijand zich ophoudt, en diens zwakke punten kent.

Hiertoe onze pantserdekschepen, type „Holland", te benutten, zoude het gros onzer vloot te veel verzwakken. Deze schepen toch mogen niet de kans loopen ontredderd of beschadigd te worden, alvorens het tot een ernstig treffen komt. Evenmin zijn torpedobooten voor bedoelden dienst geschikt door hun beperkt gezichtsveld en geringe werkingssfeer. Groote zeemogendheden bestemmen voor dien dienst dan ook kruisers, van grooter charter naarmate zij zich verder van het gros der vloot moeten verwijderen. Met onze beperkte middelen kunnen wij daarvoor geen speciale vaartuigen aanbouwen, doch zullen, onzes inziens, het beste doen met, in navolging van andere marines, ons tijdig de medewerking der particuliere stoomvaart te verzekeren, in den vorm van hulpkruisers. Het groote nut van particuliere, tijdelijk bewapende stoomschepen is het duidelijkst gebleken in den Spaansch-Amerikaanschen oorlog, waar zij met de oorspronkelijke bemanning aan boord, vermeerderd met een militair detachement, gewichtige diensten bewezen, en zelfs de meerdere bleken van de Spaansche destroyers.

Door het uitloven van premiën zal waarschijnlijk de Kon. Paketvaartmaatschappij wel te vinden zijn om eenige harer schepen een grooter vermogen dan het gebruikelijke te geven en in oorlogstijd voor hulpkruisers af te staan, terwijl ook de tijdelijk in Indië vertoevende schepen der stoomvaartschappijen Nederland en Rotterdamsche Lloyd daartoe te benutten zullen zijn.

Weet men niet, waar de bemanningen voor die meerdere schepen vandaan te halen, dan wijzen wij op de gouvernementsmarine, waarover in oorlogstijd, natuurlijk tegen rechtmatige belooning, wellicht te beschikken zouden zijn. Moge het materieel van dezen tak van dienst, in tijden van gevaar, ons van weinig nut zijn, het personeel des te meer. Reeds vroeger vernamen wij stemmen uit het korps zelf, die er op wezen, hoe hier een niet geringe aanwinst voor de marine-reserve te vinden ware. Welnu, men stelle ook deze ambtenaren in de gelegenheid het vaderland in oorlogstijd te dienen, zoo zij zulks wenschen, en moedige dit aan door een billijke tegemoetkoming in vredestijd.

Wat betreft de aanvulling van brandstof, wanneer onze vloot niet meer in gemeenschap met Soerabaja staat, zal men er zich toe moeten bepalen kolenschepen mede te voeren, of wat nog beter is, deze te stationneeren op geheime verzamelplaatsen. De in den Archipel verspreid liggende kolendepots zullen van zelf, bij dreigend oorlogsgevaar, moeten worden opgeruimd, daar zij maar al te gemakkelijk een prooi des vijands kunnen worden.

Ten slotte wenschen wij nog de aandacht te vestigen op het groote nut, dat in de toekomst voor den verkenningsdienst te trekken valt van de telegraphie zonder draad. Bij de ten vorigen jare gehouden Engelsche manoeuvres bleek het mogelijk met dit systeem een sein over te brengen op een afstand van 60 zeemijlen. Vooral waar het aantal éclaireurs beperkt is, kan men hiermede zijn voordeel doen. Intusschen kleven het stelsel nog overwegende nadeelen aan, die zullen moeten overwonnen

worden, alvorens wij er ons mede in kunnen laten. Tot zoolang echter zullen optische seinstations op daarvoor geschikt gelegen punten in den Archipel, zoomede langs de geheele Noordkust van Java, niet mogen ontbreken. Wenschelijk ware het reeds in vredestijd een kustwacht te organiseeren, die voor hare taak berekend is, wanneer het gevaar voor de deur staat.

„Het Vaderland" van Zondag 29 en Maandag 30 Juli 1900. Tweede Blad.

Geschiedkundige Tentoonstelling van het Nederl. Zeewezen. — Aan de hand van het door A. C. KRUSEMAN geschreven levensbericht van FREDERIK MULLER zij in herinnering gebracht, dat het voornamelijk aan dezen eersten vertegenwoordiger van den ouden en nieuwen boekhandel te danken is, dat sedert het midden van de negentiende eeuw de voortbrengselen der aloude Ned. Prentkunst in eere zijn hersteld.

Met zijn zeldzaam genie en taaie volharding bracht FREDERIK MULLER uit talrijke verkoopingen van wijd en zijd onder het stof begraven boeken en portefeuilles een buitengewoon uitgebreide verzameling bijeen van geheel vergeten prenten en portretten, die te zamen een trouw beeld geven van Neerlands geschiedenis te land en ter zee en in Oost en West. En als de kroon op dien arbeid vervaardigde hij twee catalogussen, met registers van de 7000 portretten en ruim 8400 historieprenten, van de laatste, in drie deelen, met beschrijving der meeste platen. Die boeken zijn achtereenvolgens uitgekomen in 1858, 1863, 1877 en 1879. Daarna ondernam de onvermoeide antiquaar nog de bewerking van een supplement of vierde deel der historieprenten, hetwelk echter eerst in 1882 gereed kwam, onder directie van zijn zoon S. MULLER, nadat FRED. MULLER in het jaar te voren overleden was. De zoon genoot de voldoening dat de bijeengebrachte verzameling drie maanden na den dood zijns vaders door het Rijk werd aangekocht en sedert dien in 's Rijks Prentenkabinet te Amsterdam berust.

Dit waren echter niet de eenige vruchten van den besproken arbeid. Toen MULLER zijn werk, nu ongeveer 50 jaar geleden, begon, bestonden in ons land ternauwernood vier prentenverzamelingen van eenig belang. Het bestaan van prenten uit vorige eeuwen was zoo goed als onbekend, aan handel er in werd niet gedacht. Na dien tijd is gaandeweg een werkelijke markt op dat gebied ontstaan. Het aantal verzamelingen is misschien vertienvoudigd en de bekendheid der prenten in nog veel grooter verhouding toegenomen, dank zij de vooral in den laatsten tijd meer en meer voorkomende kunstverkoopingen.

Van de sedert 1860 bijeengebrachte prent- en portretverzamelingen behoort die van den heer Mr. S. VAN GIJN gewis tot een der volledigste en juist deze vormt den grondslag van de nader te bespreken tentoonstelling.

Wij meenden deze uitweiding te moeten laten voorafgaan ter rechtvaardiging van ons advies aan de bezoekers om in de

eerste plaats aandacht te schenken aan de zes in de Gothische zaal geplaatste toonkasten.

Chronologisch gerangschikt, ziet men daar honderden prenten, portretten, vlugmaren met of zonder illustratie en brieven in druk of schrift en daartusschen de hoogst merkwaardige teekeningen, afkomstig van het museum BOYMANS, die te zamen een schitterend overzicht geven van de geschiedenis van ons zeewezen.

Beginnen wij met de rechterzijde der rechtsche toonkast der voorrij van het tijdvak 1572 tot 1600, dan ziet men het eerst een portret en brief van WILLEM BLOYS VAN TRESLONG en graaf W. v. D. MARK, heer van Lumey, een portret van JAC. SIM.ZN. DE RIJCK, en een prent der inneming van den Briel (no. 936, 937, 1196, 1197, 1376 en 30); voorts de afbeeldingen der scheepsstrijden bij Rammekens Juli 1572 (31); op het Sloe 23 Febr. 1573 (32); op de Zuiderzee nabij Enkhuizen 11 Oct. 1573 (36); tegen de Onoverwinnelijke Vloot, 2 Aug. 1688 (65); in de baai van Cadix 1 Juli 1596 (78); en te Allegona, op de Canarische eilanden 25 Juni 1599, en voorts de portretten der aanvoerders bij die gevechten: LODEWIJK VAN BOISOT (940), JUSTINUS VAN NASSAU (1249), jhr. JAN VAN DUIVENVOORDE (1018), en jhr. P. VAN DER DOES (1003). Jammer dat hier ontbreekt de afbeelding van CORNELIS DIRKS, den overwinnaar van MAM. DE HENNIN, heer van Bossu, wiens portret men wel aantreft (948).

Tusschen deze prenten is natuurlijk een waardige plaats toegekend aan de portretten van de Vorsten WILLEM DEN EERSTE (1578) en Prins MAURITS (1204) aan wie het oppergezag van het Zeewezen was toevertrouwd en aan LODEWIJK graaf VAN NASSAU (1247) en ERNST CASIMIR graaf VAN NASSAU-DIETZ (1248) die er ook mede in betrekking hebben gestaan. De bemanning der oorlogsschepen, aanvankelijk in vier kwartieren verdeeld, werd al spoedig tot drie afdeelingen gebracht, die niettemin den naam behielden van „kwartieren" en ter gemakkelijke onderscheiding Prinsen-, graaf ERNST- en graaf MAURITS-kwartier heetten. Het eerste wees op den Prins, admiraal-generaal, het tweede was genoemd naar den evengemelden ERNST CASIMIR en het derde naar graaf JOAN MAURITS VAN NASSAU, den Braziliaan, dien wij in de tweede afdeeling zullen aantreffen. Voor hen die het niet weten zij aangeteekend, dat de benaming der drie kwartieren in de achttiende eeuw in onbruik is gekomen en dat de bemanning onzer oorlogsschepen reeds langer dan een eeuw in Stuurboord- en Bakboordkwartier is ingedeeld.

Na deze uitweiding noemen we in de eerste afdeeling, als herinnering aan meer vreedzame zaken: een portret van de beroemde aardrijkskundigen MERCATOR (1220) en PLANCIUS (1273), van e. g. ook een brief (1221) en van de wereldreizigers J. HUYGHEN VAN LINSCHOOTEN (1192), J. C. VAN NECK (1252) en JAC. VAN HEEMSKERCK (1098) en eenige afbeeldingen betreffende

de overwintering van laatstgenoemden op Nova Zembla 1596 tot 1597, waarop wij nader terugkomen.

In de tweede afdeeling van het tijdvak 1601 tot 1629 wordt het oog vooral getrokken door de fraai uitgevoerde, meer dan twee meter lange prent no. 1819 met de voorstelling der aankomst te Vlissingen van FREDERIK V, later Koning van Bohemen en Prinses ELISABETH van Engeland, ontvangen door Prins MAURITS 28 April 1613. Daaromheen zijn gegroepeerd de voorstellingen der zeeslagen in de baai van Bantam, 25 tot 30 Dec. 1601 (132); op de Vlaamsche kust 3 Oct. 1602 (141); op de Zweedsche kust 26 Mei 1603 (144); bij Gibraltar 25 April 1607; bij St. Salvador 10 Mei 1624 (212); in de Allerheiligenbaai Juni 1627 (229), en in de baai van Matansas 8 Sept. 1628 (238); waarbij de portretten der beroemde zeehelden JOOS DE MOOR (1231), JAC. VAN HEEMSKERK (1099), LOURENS JAC.ZN. ALTERAS (875), MELCHIOR V. D. KERCKHOVEN (1165), WILLEM DE ZOETE, gen. HAULTIN (1094), H. CZN LONCQ (1195), PIETER PZN. HEYN (1109 en 1110), NIC. JUYNBOL (1155) en MARINUS HOLLAERE (1136); het portret van den luit.-adm. W. graaf VAN NASSAU LA LECK (1250), van den wereldontdekker JAC. LE MAIRE (1200), van den bekenden reiziger W. IJSBRANDSZ BONTEKOE (944) en van den beroemden schrijver van het „Mare Liberum", HUGO DE GROOT (1081); terwijl ten slotte nog zij genoemd het spotdicht op de Spanjaarden wegens hun verlies van de Zilvervloot (236).

Loopt men nu rond het model (1786) van het zoo bekende Holl. oorlogsschip „de Vrijheid" dan komt men aan de linkerzijde der rechtsche toonkast van de achterste rij, die ons verplaatst in het tijdvak 1631 tot 1650. Oranje en Nassau zijn hier vertegenwoordigd door prachtige portretten van Prins FREDERIK HENDRIK (1053), WILLEM II (1580), en JOAN MAURITS graaf van Nassau-Siegen (1242). Nommer 258 geeft een mooie voorstelling van de vernietiging der Spaansche vloot op het Slaak. 13 Sept. 1631, door den Zeeuwschen vice-adm. MARINUS HOLLARE, en in de nabijheid daarvan stellen twee eenvoudige prenten, 261 en 262, den strijd voor van C. Jz. DE HAEN tegen de Duinkerkers, 19 April 1633 en de verovering van Rio Grande door VAN CEULEN, eveneens in 1633. Ook verdient de aandacht de plaat no. 276 van JAN EVERTSEN's overwinning op de Duinkerkers, eindigende met de gevangenneming van den Duinkerker admiraal COLAERT, 20 Febr. 1636. Het glanspunt der besproken afdeeling zijn echter de voorstellingen van den slag bij Duyns 21 Oct. 1639. Vooral zijn belangrijk nos. 292, 291 en 289 en niet minder de bij deze gelegenheid op de Spanjaarden gemaakte spotprenten 293 en 294. Van de admiraalsportretten ziet men hier natuurlijk die van C. Jz. DE HAAN 1082), JAN EVERTSEN (1038), JOOS BANCKERS (897), WITTE CORN.Z DE WITT (1599) en MAARTEN HZN. TROMP (1480 en 1482). Van de twee laatstgen. zeevoogden treft men hier ook een brief aan (1508 en 1602) en zeer merkwaardig is vooral de prent 1486, waarop zij beiden zijn afgebeeld.

Zich naar den ingang van de Gothische zaal blijvende verplaatsen komt de bezoeker aan de vierde afdeeling (binnenzijde der toonkast waar hij begonnen is) voor het tijdvak 1652 tot 1654. Als punt van uitgang is hier terecht onder no. 329 een exemplaar der acte van navigatie. Hierop volgen eenige kleine prenten (door J. HONDIUS) van de zeeslagen op 29 Mei, Juli, 26 Aug., 27 Sept., 6 Oct. en 10 Dec. 1652, alle onder no. 335 en grootere exemplaren van DE RUYTER's overwinning bij Plymouth 26 Aug. 1652 (346), van VAN GALEN's strijd bij Livorno 15 Maart 1653 (358), van TROMP's glorie bij Nieuwpoort 12 en 13 Juni 1653 (359) en van den beroemden slag bij Ter Heyde 10 Aug. 1653 (366), waarin M. H. TROMP den heldendood stierf, evenals VAN GALEN bij Livorno. Zeer merkwaardig zijn hierbij ook de teekeningen der Eng. en Ned. vloten op 7 en 8 Aug. door W. V. D. VELDE (362 en 363) en de penteekening van dienzelfden schilder en van P. L. A. S. van den slag bij Ter Heyde (367 en 2132). Met opzet wezen we hier ook op de prent 366, omdat dit een Duitsche uitgave is. Van vele onzer beroemde zeeslagen zijn Duitsche prenten verschenen, zij het ook dat het veelal slechts nadrukken zijn. Ook bestaan er van ons zeewezen vele Italiaansche prenten. De Italiaansche jeugd weet trouwens vrij wat van onze groote zeehelden te vertellen. Van de vele portretten van M. H. TROMP zij vooral de aandacht gevestigd op dat van C. VAN DALEN naar J. LIEVENS (1483), voorts naar de zinneprent met TROMP op een zegewagen (1488) en twee fraaie portretten van VAN GALEN (1057) en WITTE CORN.Z. DE WITH.

Op de rechterzijde van de middentoonkast bij den ingang ziet men het tijdvak 1653 tot 1665 in prent. Men lette hier vooral op de twee groote zwartkrijtteekeningen (448 en 449) van VAN DE VELDE, voorstellende onze vloot ap 9 en 12 Juni 1665 vóór den ongelukkigen zeeslag bij Lowestoff op den 13en Juni. Overigens hebben de meeste prenten in deze afdeeling betrekking op de verrichtingen onzer vloot in de Sond, en meer inzonderheid op den voor ons glorierijken zeeslag van 8 Nov. 1658 (394) die 't leven kostte aan PIETER FLORISZOON en W. C. DE WITH, wier portretten (1047 en 1600) hier natuurlijk prijken naast dat van den luit.-adm. JACOB baron VAN WASSENAER (1550). Van de verrichtingen buiten Europa geeft prent 423 een voorstelling van het vreeselijk drama op Formosa in 1662. No. 427 geeft daarentegen de verovering te zien van Cochin door RYKLOF VAN GOENS 1 Jan. 1663 en no. 435 is een hoogst eenvoudige herinnering, in drie kleine afdeelingen, aan de veroveringen van DE RUYTER ter kust van Guinea in 1664 en 1665, waarbij men onder 430 de remonstratie aantreft der bewindhebbers van de W. I. C. over verscheyde speciën van Tyrannye ende gewelt door de Engelsche in Nieuw Nederlant aan de onderdanen van haar Hoogh Mog verrecht, in 1663. Deze vijandelijkheden werden in 1664 gevolgd door de vermeestering onzer bezittingen ter Westkust van Afrika, waarop DE RUYTER derwaarts werd gezonden.

In de volgende afdeeling, tijdvak 1664—1665, ter rechterzijde van de midden-achtertoonkast ziet men een gedenkblad (457) op de terugkomst van De Ruyter te Delfzijl 6 Aug. 1665. Het bericht hiervan, evenals de tijding van den mislukton aanval der Engelschen op de Oost-Indische retourvloot te Bergen, 10 en 12 Aug. 1665, hernieuwden den moed na de verslagenheid veroorzaakt door de reeds genoemde ramp bij Lowestoff. Van de actie te Bergen ziet men twee prenten onder 461 en 463 (de laatste met Italiaansch onderschrift) en een zwartkrijtteekening van W. v. d. Velde, 460. Van den slag bij Lowestoff heeft men een gravure onder 450 en verder vinden hier een plaats portretten van Van Wassenaer (1553), Egbert Meeuwszoon Cortenaer (995), Johan Evertsen (1039), Corn. Tromp (1451), Auke Stellingwerf (1417) en Johan Banckers (893), van wie de twee eersten en de twee laatsten er het leven bij hebben gelaten. Als schrille tegenhanger moet hierbij genoemd worden de dank-proclamatie van Karel II van Engeland (452). Dat wij trots de geleden nederlaag onze helden wisten te eeren, bewijzen de monumenten voor Van Wassenaer en Cortenaer, waarvan ook hier een afbeelding aanwezig is.

Aan de linkerzijde der midden-achtertoonkast volgt het tijdvak 1666 met de documenten betreffende den vierdaagschen zeeslag als glanspunten: twee zwartkrijtteekeningen van W. v. d. Velde (471 en 472), twee prenten, gegraveerd door D. Danckerts en Nic. Visscher (476 en 478), de vlugmare (479), een brief van De Ruyter (481) en portretten van de gebroeders C. en J. Evertsen (1025 en 1040), A. v. d. Hulst (1146), Tjerk Hidde De Vries (1544), J. C. Meppél (1217), Adr. Banckerts (890), en op De Ruyter en Tromp een merkwaardige zegeprent (477); van de hier genoemde admiralen stierven de vier eersten den heldendood in dien vierdaagschen zeeslag.

Een oogenblik staan wij nog stil bij het begrafenisbriefje van A. Van der Hulst. Het luidt daarop zoo welwillend: gij wordt verzocht als vriendt in huis te komen om te 3 uur te zijn in de oude Kerk (te Amsterdam). Van die documenten komen er meer op de tentoonstelling voor, zooals van Jan Van Galen, Van der Zaan, Sweers, De Ruyter en C. Tromp. Sommige eindigen met de woorden: uw naam zal gelesen worden.

Ten laatste zij van het jaar 1666 nog gewezen op de prenten 1092 en 493, betreffende de brandstichting der Engelschen op het dorp Terschelling en de koopvaardijvloot in het Vlie, 19 en 20 Augustus; een allertreurigst feit, dat den raadpensionaris Johan De Witt alle krachten voor het zeewezen deed inspannen om Engeland daarvoor een afdoende les toe te dienen in het volgende jaar. Men vindt het resultaat daarvan voorgesteld in de volgende afdeeling, Ao. 1667 tot 1672, aan de linkerzijde der voorste middentoonkast.

In de eerste plaats ziet men daar het bijna levensgroote, sprekende portret van C. J. Speelman (1401) en de prachtige

prent van ROMIJN DE HOOGHE van diens overwinning te Makasser (495). Daarna volgen verschillende voorstellingen betreffende de met zeldzaam succes bekroonde onderneming onzer vloot op de Theems onder DE RUYTER, waar CORNELIS DE WITT de afgevaardigde der Staten was, Juni 1667. Het ontbreekt hier dan ook niet aan een zinneprent op genoemden staatsman (1614), behalve dat er nog een gravure is van de Theemsrivier met een zegewagen, waarin DE WITT en DE RUYTER beiden zijn gezeten (507). De meest sprekende herinnering aan het wapenfeit is zeker wel de prent van het onttakelde schip de „Royal Charles" (1842). Ook ziet men er een Italiaansch prentje van den strijd (501) en natuurlijk portretten van W. J. baron VAN GHENT (1068), HANS W. bar. v. AYLVA (888) en JAN VAN BRAKEL (960). Nog verdienen vermelding de brieven van DE RUYTER (1354) en van AERT VAN NES (1521) en eindelijk de Engelsche proclamatie van den Vrede te Breda, die reeds ruim een maand na de besproken onderneming werd gesloten, 31 Juli 1667.

De afdeeling wordt besloten met herinneringsprenten aan de heldendaden van VAN DER ZAAN voor Algiers, Maart 1669, en aan den slag bij Solebay, Juni 1672 (551), met daar tusschen twee merkwaardige portretten van WILLEM III (1582 en 1583) en een vlugmaar met: het pertinent verhaal hoedanigh S. H. den Heere Prinse van Oranje Capitein-Generaal en Admiraal-Generaal ter zee gemaeckt is.

„Het Vaderland" van Dinsdag 31 Juli 1900. Eerste Blad.

Indien de bezoeker zich bij den ingang der zaal wendt naar de rechterzijde van de linkertoonkast, bevindt hij zich voor het tijdvak 1672–1674, waar men weder twee kunstproducten vindt van de hand van W. v. D. VELDE, inzending Boymansmuseum; boven: de slag bij Solebay, 7 Juli 1672 (550) en beneden: de slag op Schooneveld, 7 Juni 1673. Aan de eerste teekening is een aardige bijzonderheid verbonden. Onder aan de teekening is namelijk op een stuk papier van ongeveer 0.3 M. in het vierkant met eenige inktkrabbels de positie der Engelsche vloot aangegeven, zooals die was te 2 uur in den namiddag. Dit geschiedde door den Engelschen opperbevelber, den Hertog van York, tot wien de zeeschilder zich na afloop van den strijd om inlichting had gewend in belang van de juiste voorstelling zijner schets.

Verder treft men hier prenten van den tweeden slag op Schooneveld, 14 Juni 1673 (559 en 564), van den beslissenden slag bij Kijkduin, 21 Aug. 1673, (570 en 571) en van de verovering der eilanden Belle-Isle en Noirmoitiers door C. TROMP, 4 Juli 1674, (586, gegraveerd door STOOPENDAAL), omringd met fraaie portretten van COENRAAD VAN HEEMSKERK, AERT JSZ. VAN NES, C. TROMP, C. EVERTSEN den jongen, ADRIAAN BANCKERS, ISAAC SWEERS, V. ADRZ. SCHRAM en DAVID VLUGH, van wie de drie laatsten in dezen derden Engelschen oorlog zijn gesneuveld.

Eindelijk vindt men hier nog een zinneprent op den vrede te Westminster, 19 Febr. 1674 (592) en een allegorische voorstelling op WILLEM III, DE RUYTER, C. TROMP en A. BANCKERS, door ROMEIN D. HOOGHE (1667).

Zijn loop vervolgend naar de rechterzijde der linker-achtertoonkast, komt de bezoeker aan de gedenkprenten van het almede glorierijke tijdvak 1676 tot 1692. De glanspunten zijn daar onze scheepsstrijden rond Sicilië in 1676, 8 Januari (598), 22 April (601) en 2 Juni (604); de overwinning op Tabago door JACOB BINCKES, 3 Maart 1677 (619), het vertrek van WILLEM III en zijn landing in Engeland in 1688 (632) en de roemrijke zeeslagen bij Bevezier 30 Juni 1692 (640) en la Hogue 3 Juni 1692 (662). Geestig zijn de spotprenten 663, 664 en 665 op laatstgenoemden triomf. Aan den zeeslag van 22 April 1676 is de voor ons droeve herinnering verbonden, dat bij die gelegenheid de onsterfelijke DE RUYTER doodelijk gewond werd en een week later overleden is. Wijzen we tot besluit van deze afdeeling nog op de portretten van C. EVERTSEN den jongsten (1033), ABR. FERD. VAN ZIJL (1658), J. SNELLEN (1397), GILLES SCHEY (2385), PHILIPS VAN ALMONDE (872) en GELEYN EVERTSEN (1034), die zich in dat tijdvak zoozeer met roem hebben overladen en op de zinneprent van het overlijden van den onversaagden CORNELIS TROMP, 29 Mei 1691 (1464).

En nu de buitenzijde der linker-achtertoonkast, die ons de herinnering geeft aan het lange tijdvak van 1702 tot 1779. Men ziet daar drie zeldzame portretten van WILLEM IV (1590), de Gouvernante ANNA (882) en WILLEM V (1591), die evenals de voorgegane stadhouders met groote belangstelling voor het zeewezen zijn bezield geweest, maar het daarom toch geenszins in hun macht hadden het nog een rol van eenig belang te doen vervullen, nadat de Republiek met den Utrechtschen vrede, 12 April 1713, haar hoog politiek standpunt heeft moeten verlaten. Wij kunnen hier dan ook kort zijn en ons er toe bepalen de aandacht te vragen voor twee prenten betreffende onze met de Engelschen behaalde overwinning in de baai van Vigos, 23 en 24 Oct. 1702 (714 en 716); de spotprent 720, de voorstelling der verovering van Gibraltar, 1 tot 4 Aug. 1704 (728 en 1396) en van den slag bij Malaga, 24 Aug. 1704 (733); de portretten van FRANÇOIS AERSSEN van Sommelsdijk (869), G. CALLENBURG en CHRISSTOFFEL MIDDAGHTEN (1225) en de afbeelding van het grafmonument van PHILIPS VAN ALMONDE (873).

De buitenzijde eindelijk der linker-vóórtoonkast geeft een herinnering van 't laatste tijdvak 1781—1795, waarin de voor onze vloot drie eervolle scheepsstrijden plaats hadden in 1781: op 4 Febr. in het Engelsche Kanaal tegen 2 Eng. schepen door 's lands schip „Mars", onder schout-bij-nacht W. CRUL, die daarbij het leven liet (768); den 30sten Mei bij Kaap St. Marie (nabij Straat Gibraltar), van de Nederlandsche kapiteins G. OORTHUIS en P. MELVILL, met de „Brielle" en „Castor", tegen de „Flora" en „Crescent" onder W. P. WILLIAM en PAKENHAM

(769) en 5 Augustus op de Doggersbank tusschen de eskaders van ZOUTMAN en PARKER. Van het legio gedenkprenten van dezen laatsten slag zijn o. a. aanwezig drie der vier gravures van R. MUYS (774), een houtsneeplaatje der admiraalsschepen „De Ruyter" en „Fortitude" (777) en portretten van ZOUTMAN (613), v. KINSBERGEN (1169), SAL. DEDEL (1007) en ADR. BRAAK (955), de afbeelding der begrafenis van W. J. G. BAR. V. BENTINCK (908), het Doggersbankspel (795) en een exemplaar der buitengewone „Haarlemsche Courant" van 10 Aug. (785). Naast deze belangrijkste krijgsbedrijven uit den vierden Engelschen oorlog zijn hier ook in herinnering gebracht daden van de kaperkapiteins PIERRE LE TURC (803), NICOLAAS JARRY (812), DAN. VERBAAN (799) en J. W. SEXTROH (814). Van de beide eersten ziet men een sprekend portret (1527 en 1150) en in de buurt daarvan nog twee fraaie zwarte kunstafbeeldingen van stuurman WIERD ADELS (868) en den matroos CORNELIS CHRISTIAANSZ. (992), die zich beroemd hebben gemaakt tijdens den oorlog met Frankrijk 1793 en 1794, uit welk tijdvak prent 849 nog het merkwaardige feit in herinnering brengt van de verovering der Fransche brik „St. Lucie" in den nacht van 20 op 21 Maart 1793 door een sloepenflotille onder W. O. BLOYS VAN TRESLONG, waarbij het vijandelijke schip werd geënterd door de sloep van den luitenant ter zee C. J. WOLTERBEEK (directeur-generaal der Marine 1830 tot 1840).

De uitgebreide prentverzameling wordt besloten door een Fransche plaat (855), die heet voor te stellen de inbeslagneming door de Fransche troepen van de te Helder in het Nieuwe Diep ingevroren Hollandsche vloot. Toch ziet men de zeilen in top, maar wat boven alles tegen de geschiedenis vloekt is, dat er een geschutstrijd wordt gevoerd tusschen de schepen en de Fransche aanvallers, ofschoon er geen schot is gevallen, om de eenvoudige reden, dat de commandant van het eskader order had ontvangen uit 's-Gravenhage „geen vijandelijkheden tegen de Franschen te plegen, noch zich tegen dezelve te verdedigen." Niettemin luidt het Fransche onderschrift der bewuste prent, „dat de tusschen onbeweeglijke ijsschotsen opgesloten vloot — van verre in het gezicht van 's-Gravenhage — genoodzaakt is zich over te geven aan een in goede orde aanrukkend korps Franschen, waarvan verscheidene reeds de scheepsboorden beklimmen, welke tevergeefs met hun geschut hen hebben willen terugdrijven. De generaal DAENDELS, aanvoerder van deze expeditie, gelastte aanstonds zijn adjudant GRAYENHOFFE, het nieuws over te brengen aan het hoofd der Bataafsche Republiek."

Zeker om de betrouwbaarheid te bevestigen staat onder de plaat: Deposé à la bibliothèque Nationale. Het is hier de plaats niet die Fransche legende nader te bespreken. Liever verwijzen wij naar de bespotting er van in een Fransche illustratie: Het „Journal Amusant" van 14 Januari 1895. Hier komt een plaatje voor met ruiterij, die over het ijs tegen een vloot oprukt, waaronder het vernietigende opschrift: „C'est de l' histoire!" „La

flotte hollandaise est prise du coup par les glaces et par Pichegru." Kan dit ook zijn aanleiding hebben gevonden in een dergelijk prentje in een Franschen scheurkalender van 1894, waaronder gedrukt stond: „Bataille du Texel, les vaisseaux hollandais retenus par les glaces furent enlevés par la cavalerie française?"

Thans rest ons nog melding te maken van de schilderijen en eenige curiosa, die zich in de Gothische zaal bevinden. Tot de laatste behooren twee harnassen, welke men aanstonds ziet bij de rustbank in het midden. Aan het eene (1101) ontbreekt de linkerdijbedekking, d. i. aan de zijde waar HEEMSKERK, bij Gibraltar, in 1607, doodelijk gewond werd. Langen tijd heeft het boven HEEMKERK's graf gehangen. Het behoort nu tot het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap te Amsterdam. Het andere harnas (1115) heet van PIET PZN. HEYN afkomstig te zijn en wordt in het Rijksmuseum bewaard.

En nu de talrijke schilderijen, waarvan het meerendeel, uit het oogpunt der kunst, gewis weinig waarde heeft, maar toch verscheidene stukken ten volle de aandacht verdienen. Te beginnen bij den ingang rechts ziet men al dadelijk een zeer merkwaardige afbeelding, onder no. 857, van een vloot zeilree voor Zierikzee, misschien tot het overbrengen van KAREL V naar Dordrecht, nadat deze, na demping van het Gendsche oproer in 1540, een bezoek had gebracht aan Zeeland. No. 859 geeft een scheepsstrijd te zien op de Zeeuwsche stroomen; no. 64 den strijd tegen de Onoverwinnelijke Vloot; no. 1248 het portret van JUSTINUS VAN NASSAU, die daarbij onze admiraal was en no. 35 den slag op de Zuiderzee tegen BOSSU.

Aan den rechterwand der zaal treffen onder meer het oog een groote schilderij van H. C. VROOM (73), voorstellende de terugkomst van FRED. DE HOUTMAN uit Oost-Indië, Aug. 1597; een andere schilderij van VROOM (169), betreffende den slag bij Gibraltar, en no. 170 over hetzelfde onderwerp door A. WILLAERTS; een portret van J. PZN. COEN (982), een merkwaardige penteekening van W. V. D. VELDE van den slag bij Duinkerken, 18 Febr. 1639 (280); een schilderij van J. v. BERENSTRATEN (302), voorstellende den zeeslag bij Goa, waarin CORNZ. SIMONS de zege bevocht op de Spanjaarden, 30 Sept. 1639; van M. H. TROMP's overwinning bij Duins, 21 Oct. 1639 (285) en van den slag bij Livorno, 14 Maart 1653 (356), waarbij C. TROMP, onder VAN GALEN, zijn eerste lauweren oogstte. Daartusschen is een waardige plaats gegeven aan het portret van den Engelschen admiraal R. BLAKE (368) en aan het eind van den besproken wand ziet men nog de beroemde penteekeningen door W. V. D. VELDE van de slagen bij Ter Heijde, 7—8 Aug. 1653 (367), en in de Sont, 8 Nov. 1658 (391), schetsen van den slag bij Lowestoff en van de ramp te Terschelling, een portret van M. H. TROMP (1472) en nog een schilderij van den slag in de Sont door J. A. BEERSTRATEN (390).

Ter rechterzijde van den toegang tot den doorloop hangt van l. g. een schilderij van den vierdaagschen zeeslag, 11 tot

14 Juni 1666 (473), het portret van PIETER FLORISZOON (1046) en nogmaals een penteekening van W. v. D. VELDE (864). Aan de linkerzijde prijken twee andere zeestukken van dien naam, vader en zoon (475 en 476), betreffende den vierdaagschen zeeslag, en brengen no. 863 en 468 in herinnering het beroemde gevecht bij Bergen, 12 Aug. 1665, en het naar de vloot gaan van JOHAN DE WITT, 14 Aug. 1665, het laatste door L. BAKHUIJSEN.

Langs den linkerwand der zaal zijn weg vervolgende ziet men tal van schilderijen, die tot onderwerp hebben den beroemden tocht naar Chattam, rond twee fraaie portretten door J. DE BACH van de gebroeders DE WITT (1612 en 1618); een voortreffelijke voorstelling van den slag bij Solebay, 7 Juni 1672 (553); het O. I. C. schip van I. ROCHUSSEN in gevecht met Engelsche schepen (1284); portretten van ISAAC SWEERS (1421), AUKE STELLINGWERF (1416), J. P. DE GELDER (1064), P. MIDDELLANT (1226), G. CALLENBURG (976), PHIL. v. D. GOES (1075), ABRAHAM TAELMAN DEN OUDEN (1432), JAN TAELMAN (1436), C. SCHRIJVER (1391) en W. bar. VAN WASSENAER (1568), en daar tusschen-in twee kapitale schilderijen (628 en 629) betreffende de inscheping van WILLEM III naar Engeland en diens landing te Torbay, 1688, waarbij als curiosa nog melding verdient een geschreven marschorder van den overtocht naar Engeland, met vermelding der namen van de schepen en de capiteynen, in den vorm van een vierkant met de twee vaartuigen waarop de loodsen zich bevinden voorop, en daarachter het jacht van W. III. Zelfs de vaartuigen met de keuken en de bediening van Zijne Hoogheid worden er op aangeduid. Dit document komt in hoofdzaak overeen met de door MARET vervaardigde prent, welke men onder no. 630 in de toonkast ziet van het tijdvak 1676 tot 1692. Het is blijkens het bijschrift gebruikt door een der scheepskapiteins, die den tocht medemaakten: J. TAELMAN, later luitenant-admiraal.

De schilderij 773 vertoont den slag op de Doggersbank bij het begin der actie en verder naar den hoek en tegen den voorwand der zaal links van den ingang ziet men nog verscheidene portretten der Doggersbankhelden, waarvan wij alleen noemen die van W. VAN BRAAM (959), E. C. STARINGH (1411) en J. P. VAN BRAAM (956), die niet vertegenwoordigd zijn in de toonkast. Dat van laatstgenoemde heeft nog te meer beteekenis door de omringende Oost-Indische-inkt-teekeningen betreffende de door hem gekommandeerde expeditie tegen Malakka, 1783 tot 1784 (527 tot en met 830). Ten laatste verdienen hier nog de aandacht de portretten der zoo gunstig bekende Zeeuwsche kapiteins HARINGMAN (1087 en 1090), D. H. STARING (1409), op wien we nader terugkomen, en A. A. BUYSKES (1409), die voor 1795 met veel onderscheiding als luitenant diende, en vooral daarna zich beroemd heeft gemaakt. De schilderij van den slag op de Doggersbank heet door E. HOOGERHEYDEN vervaardigd te zijn. Dit is in tegenspraak met de voorstelling der geëxposeerde prent, die door R. MUYS naar een schilderij van E. HOOGER-

HEYDEN is gegraveerd. MUYS teekent de twee eskaders namelijk tegen elkander in liggende. Andere prenten daarentegen stellen ze zoodanig voor, dat men beide van achter in ziet, evenals op het „betoogent plan" (775) in de toonkast. De catalogus vermeldt ten slotte nog van dit tijdperk de schilderij 846 van een expeditie naar Goram — in de Molukken — door een eskader onder A. H. C. STARING, waarbij de reeds genoemde luitenant ter zee C. J. WOLTERBEEK de vlag op de benting plaatste, 22 Mei 1791.

Uit de Gothische zaal komt men door den doorloop, waarvan wij het tentoongestelde aan het slot zullen bespreken, in het kabinetje van DE RUYTER. Hier ziet men tal van documenten, die uitsluitend den persoon van den grooten admiraal betreffen. Zoo hangen daar tien geschilderde portretten, waarvan er zeven DE RUYTER, een zijn echtgenoote en twee zijn zoon ENGEL voorstellen. Opmerkelijk is het zooals de gelaatsuitdrukking hier uiteenloopt. Ook zelfs van de twee portretten van ENGEL. Dat met den hond no. 1290 heeft nogal gelijkenis met het portret van den vader, hetwelk boven de deur hangt in de witte zaal (1296) aan den ingang van het kabinet. Dit achtste DE RUYTER-portret gelijkt intusschen weinig op een der zeven andere en is het eenige waarop de admiraal, als bevelende, de rechterhand vooruit houdt, met het eene einde van den commandostaf in den hand en het andere op een tafel latende rusten. Zoowel dit portret als die welke gemerkt zijn met de nummers 1292, 1294, 1297 (copie) zijn geschilderd door F. BOL, evenals no. 1299, dat door een photographie is vertegenwoordigd, terwijl ook no. 1295 aan dien schilder wordt toegeschreven. In het geheel moeten in de jaren 1667 en 1668 minstens tien portretten van DE RUYTER door BOL zijn geschilderd. Ook in de gegraveerde portretten bestaat groote verscheidenheid. Er zijn er in het kabinet vijftien, waarvan vooral uitmunten die van A. BLOOTELING (1311), J. VAN SOMER (1303) en H. HARY (1301). Bijzonder wordt de gelaatsuitdrukking geïnfluenceerd door de pruik, waarmede het hoofd is getooid, maar van meest alle portretten weerspiegelen toch de oogen den man van een buitengewoon karakter in den edelsten zin van het woord. Opmerkelijk dat er zoo'n verschil in den vorm van den neus bestaat. Op het eene portret is het een puntneus, op het andere een sterk gebogen, bijna haviksneus. De photographie van het hoofd (1322), zooals dit in December 1881 in den grafkelder is gevonden vóór de vernieuwing van de lijkkist, wijst onomstootelijk aan, dat DE RUYTER een breeden haviksneus heeft gehad. Die photographie geeft gewis een weinig stichtelijken indruk, evenals de voorstelling van het lijk in zijn geheel achter het samenstel van kleine, in lood gevatte stukken glas, waarmede de kist van binnen gesloten is geweest. Toch is ook deze afbeelding van een historisch belang. Men kan daarop namelijk duidelijk de kogelverwonding van het linkerscheenbeen zien, waaraan de admiraal een week na den zeeslag bij Agosta overleden is. Niet historisch is het opschrift der

nieuwe lijkkist, volgens hetwelk DE RUYTER den 18en Maart 1677 zou zijn begraven. Feitelijk heeft de begrafenis twee dagen te voren, den 16en Maart plaats gehad, zooals ook het begrafenisbriefje (1316) luidt en te lezen is in het werk van G. BRANDT (1329).

Men zou naast dit standaardboek nog tal van andere levensbeschrijvingen van den grooten zeeheld in het besproken kabinet wenschen te zien. Er zijn er slechts vier: no. 1328 een kort vertoogh van 's leeven van grooten papa DE RUYTER saliger, handschrift dus nog onuitgegeven, no. 1330 en 1331 een Fransche en een Duitsche vertaling van BRANDT van de jaren 1698 en 1686 en nog een Duitsche levensbeschrijving van 1749 onder no. 1332. Dit is wel zeer weinig indien men nagaat dat de catalogus der DE RUYTER's tentoonstelling van Aug. 1894 te Vlissingen 30 aan hem gewijde geechriften vermeldt, ongerekend de lijkreden. En er moeten zeker nog veel meer boeken over DE RUYTER bestaan. Zoo gaf KEGAN PAUL c. s. te Londen nog vier jaar geleden een mooi boekdeel uit met zijn levensbeschrijving door G. GRINNELL—MILNE en meldt de catalogus onder no. 1333 een Latijnsche dissertatie over DE RUYTER uit de 18e eeuw. 't Moet intusschen erkend worden, dat de toegestane ruimte, hoe groot ook, grenzen stelt voor hetgeen men kan tentoonstellen. Men denke slechts aan de zoo uitgebreide DE RUYTER's verzameling in het Rijks-archief, waaruit men maar enkele nummers heeft kunnen opnemen, 1351 tot 1356. Het is zeker overbodig deze hier bij name aan te duiden, evenals de vele merkwaardige voorwerpen, wapens, boeken enz., die zich in de staande vitrine als zoovele herinneringen aan den grooten zeeheld bevinden.

Alvorens van het DE RUYTER's kabinet af te stappen moeten we den bezoekers vragen door een kier van het linkergordijn der buitendeur naar de binnenplaats te zien. Zij kunnen zich dan overtuigen, dat daar een vrij groot bronzen kanon ligt (2249), waarvan de overlevering zegt, dat het, bij het in de lucht vliegen van een Duinkerker kaper, op een Nederlandsch schip is terecht gekomen. Wegens de zwaarte van dat kanon kon het niet in een der zalen worden tentoongesteld. Aan het einde der danszaal, links, ziet men op een door het gemeentebestuur van Enkhuizen afgestaan bord (2250) (met lijst met allegorische voorstellingen in houtsneewerk) een gedicht van Vondel, dat op de bewuste geschiedenis van het kanon betrekking heeft.

Dezelfde zaal dient voornamelijk voor de tentoonstelling van zaken van het visschersbedrijf, waaronder tal van schilderijen, verder van vele scheepsmodellen, scheepsbouwkundige teekeningen en van vele horizontale toonkaarten meest met historische documenten. Het zou de grens van dit verslag verre overschrijden hier een opsomming te willen doen van de vele merkwaardigheden die hier te zien zijn. Wij zullen ons dus bepalen tot een bescheiden keuze.

Bij het binnenkomen van de zaal ziet men in het midden

het harnas van Pieter Floriszoon (1649), tegen den zijkant der voorste toonkast met ter linkerzijde vele prenten en teekeningen van de vroegere admiraliteitswerven, de visschersbedrijven en van eenige oorlogsschepen en ter rechterzijde een nog grooter aantal, meest kleinere afbeeldingen van schepen en vaartuigen. Daarna komt een rustbank met er boven een aardig model van een linieschip uit de 17e eeuw, hetwelk te Alknaar de naam van „De Ruyter" is toegekend en zou dateeren van 1667. Het is echter de vraag of dit overeenkomt met de waarheid. In de registers der admiraliteitsschepen van dien tijd komt geen schip van dien naam voor. Bij voorkeur gaf men den oorlogsschepen de namen van provinciën, steden die stem hadden in de admiraliteitscolleges, leden van het huis van Oranje en enkele symbolische. Het benoemen naar zeehelden en andere groote mannen is eerst na 1780 in gebruik gekomen. De toonkast voorbij de genoemde rustbank vervat meer uitsluitend scheepsbouwkundige prenten en teekeningen, de laatste aan de linkerzijde. En tot afwisseling vinden daar aan het einde twee geestige zwarte kunstprentjes van 1690 een plaats, de getuigenis afleggende dat Janmaat ook in dien tijd nog niet dweepte met onthouding. Tegen den achterkant der toonkast staat het model van het droogdok te Vlissingen (1927) en daartegenover aan het einde der zaal een glazen kast met fraai koopvaardij hoekerschip onder een kerkbord van Maassluis uit de eerste helft der 17e eeuw met een afbeelding der haringvangst. Ter weerszijden hiervan rusten op kolommen een masker in terra cotta van W. J. bar. v. Ghent (1067) en De Ruyter (1300), het laatste met puntneus en dus zeker niet van het origineel genomen.

Van de scheepsmodellen stippen wij ter linkerzijde aan no. 1782 van de brik „De Pijl", een treurige herinnering uit het eerste tijdvak na de omwenteling in 1795, als zijnde een der zeven oorlogsschepen, die, omstreeks dien tijd in Engeland binnengevallen, wederrechtelijk door de Britsche vloot in beslag zijn genomen; no. 1781 de galjoot „Elisabeth" van ongeveer 1770 voor de beurtvaart op Londen, een krabbelaar voor 't uitdiepen, ongenummerd, en no. 1788 een fraai linieschip misschien van 1814. Ter rechterzijde verdienen de aandacht 1773, een linieschip uit de eerste helft der 18e eeuw, 1765 een Spaansche driedekker uit de 17e eeuw, een Zeeuwsch oorlogsschip van Zierikzee van het jaar 1627 en no. 1767 de „Salamander", een O.-I. vaarder, die 1641/2 naar Indië het bericht overbracht van den vrede met Portugal. Rechts en links van den ingang der zaal ziet men eindelijk nog de fraaie modellen 1777 en 1778 van twee O.-I. compagnieschepen, de „Bleiswijk" en „d'Keulsche galei", beide van de helft der voorgaande eeuw. Onder het laatste staat een zeemanskist, 2295, met voorstelling van de walvi[illegible] vangst en het kernachtige opschrift: die weten, die ete[illegible]

In den hoek daarbij hangen een paar aardige tegels[illegible] en voorts tusschen de ramen, behalve karakteristieke[illegible] lingen der walvisch- en haringvangst, een schilderij

kweekschool voor de zeevaart te Amsterdam (836), de afbeelding eener groep van onze meest bekende admiralen, geschaard rond De Ruyter (1661) en van den meergenoemden zeeslag bij Agosta van R. J. Salm (600).

Aan dezelfde zijde der zaal tusschen de kolommen bevinden zich zeven horizontale vitrines. Van achteren te beginnen zij daar de aandacht gevestigd op de volgende curiosa: 1566 en 1567 een journaal en brief van den beroemden Jc. bar. v. Wassenaer van Obdam en 1560 een jurkje door hem als kind gedragen; daarnaast en in de 4e vitrine Delftsch aardewerk, toepasselijk op het visschersbedrijf; in de 3e vitrine brieven van Laurens Reaal (later Gouv.-Gen.) en W. B.z. Schepers, luit.-adm. (1276 en 1382); in de 5e vitrine onderscheidene liederenboekjes, waarvan het oudste (152) betrekking heeft op de inneming van Sluys (19 Aug. 1604) en No. 444 tot titel heeft „Algemeene Artykel-brief, geschooten uyt een Canon van 4 stemmen, ook met 4 trompetten lustigh door malkander te steeken — op den tweeden Engelschen oorlog. De hierna volgende afdeeling bevat reliquieën van M. H. Tromp en C. Tromp. Van den e. g. onder meer zijn diploma's tot verheffing in den adelstand door Lodewijk XIII en Karel I in 1640 en 1642 (1493 en 1495) en zijn journalen van 1637 tot 1644, waarbij ingebonden een afbeelding van den zeeslag bij Duins.

Nu overgaande naar de rechterzijde der danszaal heeft men in den hoek bij het eerste raam het model van een oorlogskotter uit het einde der 18e eeuw (No. 1790) en bij No. 1896 een schilderijtje van het te Dordrecht op stapel staande linieschip „Hercules", 1782, dat een belangrijke rol heeft gespeeld in den slag bij Kamperduin, 11 October 1797, onder het bevel van den kapitein-luitenant ter zee Rijsoort, toen het schip, in brand geraakt, de schrik werd voor vriend en vijand. No. 1152 geeft een aardige voorstelling van een Oost-Indische retourvloot; 1852, die van 92 schepen, gebouwd door den Edammer scheepsbouwmeester J. Molenaar, 1682, vereenigd ondersteld ter reede van Edam en 2127 de haven van Amsterdam door L. Bakhuyzen.

Zich hier omdraaiende komt men voor een tweede rij horizontale vitrines tusschen de pilaren. In de eerste liggen een handschrift (1894) uit de 18e eeuw van Claas Hzn. Gietermaker over de wiskunstige grondregelen der navigatie, eenige boeken met maritieme prentjes, een verzameling van 14 etsen (695) betreffende den hardnekkigen strijd, 29 Juni 1694, tusschen Hidde De Vries en Jean Bart, waarbij eerstgenoemde doodelijk werd gewond en een fraaie atlas (1894) met 28 prenten van onze zeehavens, waarvan de meeste geteekend zijn in 1780 en 1781, maar die eerst zijn uitgegeven in 1802, gegraveerd door M. Sallieth. De tweede vitrine prijkt met eenige aardige modellen, twee door D. Muller in 1782 geteekende vlaggekaarten en een paar boeken over den scheepsbouw (1754 en 1755). In de derde ziet men een model van het wonderschip, drie scheepsbouwkundige boeken van Nicolaas Witsen en C. v. IJk,

uit de 17e en van L. v. ZWIJNDRECHT uit de 18e eeuw (1753, 1756 en 1758) en twee merkwaardige archiefstukken (48 en 1744) betreffende onze vloot in 1587 en de uitrusting van elf oorlogsschepen voor de bescherming der haringvischvangst, einde der 16e eeuw. De 4e vitrine vertoont een oud scheepskistje van Ameland (2292), twee modellen, 1804 en 1805, van een jaagschuit en een zeegiek en porseleinen borden met een voorstelling van den Tafelberg aan de Kaap de Goede Hoop. Hierna volgen twee vitrines met tal van oude werken over de stuurmanskunst uit de 16e, 17e en 18e eeuw, onder allerlei eigenaardige titels, o. a.: De zeevaert oft Conste van ter zee te varen, door PEETER DE MEDINA; Havenvinding (S. STEVIN); corte onderrichtinge belanghende die kunst van der zeevaert (AELBERT HENDRICKSZ); Ghebruyck der naeld-wijzinge tot dienste der zeevaert (B. Ez. KETELTAS); Gesicht des grot'en Zeevaerts (J. H. JARICKS VAN DER LEI); Fondamentale ende grondelycke onderwysinghe van de Sterrekunst, ende beschryvinghe der Aerden door het ghebruyck van de Hemelsche ende aerdtsche globen Mitsgaders een korte ende klare onderrechtinghe van de noodelycke kunst der Zeevaert (ADRIANUS METIAS); Gulden Schaale van der grooten Zeevaert (C. M. ANHALTIN); Onderwijs der zeevaert, inhoudende de voornaemste stucken der stuur-lyden (D. REMBRANDTZ VAN NIEROP — deze geleerde schrijver was van beroep schoenmaker); 't vergulde Licht der Zeevaert ofte kunst der Stuerlieden (M. HZN. GIETERMAKER); Nieroper Schatkamer, waermee de kunst der Stuerluyden door seeckere gront-regelen geleert en gebruickt kan worden (D. R. v. NIEROP); Groote Hoornsche stuurmanskunst (A. C. HELLINGWERF) en 'T merg der zeevaart ofte konst der Stuurlieden (J. VAN DER BOOT). De laatste vitrine eindelijk vervat onderscheidene oude archiefstukken, o. a. No. 1603 journaal van WITTE Cz. DE WITH 1658; 958 brief van WILLEM V, 29 Oct. 1785, aan J. P. v. BRAAM tot betuiging van H. D. „zonderling genoegen over deszelfs gehouden conduites"; 1157, 1159 en 1160 journalen van den kapitein ter zee CLAES JUYNBOL 1632, 1643 en 1644; 921, rapport JAC. BINKES over den strijd bij Tabago, 22 Maart 1677; en 550 en 551 brieven van de kapiteins ter zee JOH. EVERTSEN, heer van Lodyke, 17 Aug. 1756, en S. DEDEL, Aug. 1762, beide over hun aanhouding door Engelsche schepen.

Verplaatsen we ons thans in de witte zaal, die vooral zoo belangrijk is door de zeven glazen kasten, waarin de meeste tentoongestelde voorwerpen tot de rubriek reliquieën van onze groote mannen van het zeewezen moeten worden gerekend, behalve de vitrine met de instrumenten. De bezichtiging van deze voorwerpen vervult de deskundige bezoekers met gr eerbied voor de kapiteinen van vroeger eeuwen, die met gebrekkige werktuigen op onvolledige en onnauwkeuri ten den hun toevertrouwden bodem veilig over zee v te brengen, zij het ook dat veel vergoed werd doord. opvarende, als met arendsoogen, dag en nacht medewe

intijds de verkenningspunten in het zicht te krijgen en onverwachte gevaren te ontdekken. De oude reisbeschrijvingen leeren bovendien, dat in vele opzichten de grootste opmerkzaamheid werd betracht en dat er werd gewedijverd om partij te trekken van vroeger opgedane ervaringen. Ja, het is alleropmerkelijkst hoe die reisbeschrijvingen van een, twee en drie eeuwen geleden wenken en mededeelingen vervatten, welke men zelfs in onze dagen niet zou kunnen verbeteren. Bovenal heeft men de grootste moeilijkheid gehad met het vinden van de lengte door het gemis van tijdmeters en nauwkeurige sterrenkundige tafels. De tentoongestolde tijdmeter (1992) dateert eerst van 1788. Toen de kapitein ter zee TWENT na de ontbinding van het Prinsen-eskader in 1802 in den Russischen dienst overging, had hij te voren in Engeland een tijdmeter gekocht voor eigen gebruik. Zelfs in 1814 waren nog niet al onze oorlogsschepen en dan hoogstens van slechts één tijdmeter voorzien. Van de moeilijkheid in het vinden van de lengte op zee levert het onder no. 838 tentoongestelde gedenkschrift der kweekschool der zeevaart te Amsterdam een treffend staaltje op bladz. 63. Men leest daar hoe op een O. I. C. vaarder den 2n Sept. 1790 op de thuisreis gegist werd dat men zich 104 mijl beoosten de Vlaamsche eilanden Coroo en Flores bevond en dat de van de kweekschool afkomstige GREVESTEYN op gezag van zijn waarnemingen van zon- en maansafstanden rustig volhield, dat men zich bedroog, dat er een misgissing was van $9^1/_2$ graad lengte, en dat het schip bewesten de eilanden zou passeeren. Op den middag stelde het in 't zicht komen van Coroo, aan de oostzijde, den jeugdigen luitenant in het gelijk. De kijkers van ZOUTMAN (1643) en het zakkompas met zonnewijzer van W. BAR. V. WASSENAER (2000) zijn de eenige instrumenten waarvan de oorspronkelijke eigenaar bekend is. Uit werktuigkundig oogpunt zijn zeker het planetarium en de telluriums (lunariums) (2020, 2019 en 2018) het merkwaardigst. Deze zullen echter wel niet aan boord in gebruik zijn geweest. Tot de achttiende eeuw waren daar het kompas, de Jacobsstaf of graadboog en de hoekboog de eenige instrumenten. De hoekboog is zelfs nog van later tijd, evenals de octant en sextant, die eerst tegen het einde der 18e eeuw meer algemeen in gebruik kwamen. Van al deze instrumenten worden exemplaren in de vitrine aangetroffen.

Tusschen de besproken vitrine en de deur die toegang verleent tot de antichambre van het paleis prijkt een smalle kast met wapens en commandostokken, die indertijd gedragen zijn door JAC. HEEMSKERK (1101), DOUWE AUKES (887), PIETER FLORISZN (1050 en 1051), J. C. MEPPEL (1218), ZOUTMAN (1635, 1636 en 1639), v. KINSBERGEN (1170), E. C. STARING (1413), S. DEDEL (1008) en L. ABERSON (867), (de vijf laatsten bekend door den slag op de Doggersbank), E. BISDOM (927), P. MELVILL (1781) en W. O. BLOYS VAN TRESLONG (938).

Op dezelfde hoogte aan de binnenzijde der pilaar staat een derde vitrine met velerlei sierlijke voorwerpen van glas, zilver,

Delftsch aardewerk; met maritieme afbeeldingen, een ZOUTMAN theeservies (797), Doggersbank Waaier (796) en een fraaie zilveren vischhoeker (1795). In de nabijheid hiervan ziet men een model van het grafmonument van M. Hzn. TROMP (1515), eenige oude kanonnetjes, waarvan er een heeft toebehoord aan P. Pzn. HEYN (1129) en een Japansch schut met een eigenaardige voorstelling der lotgevallen van een Hollandsch schip, dat uit zee is gekomen. Alsnu den blik vestigende op de muren der zaal verdienen de aandacht, aan den ingang der danszaal, de portretten van M. HZN TROMP (1476) en JAN EVERTSEN (1036) en verder links omgaande: een portret van JAC. BAR. V. WASSENAER (1547) uit den tijd toen hij nog bij het leger diende; van den leermeester in navigatie SIMON PIETERSEN (1270) uit de 17e eeuw, P. DE BITTER (928), den beroemden verdediger van de O.-I. retourvloot te Bergen in 1665 en PH. VAN DER GOES (1074), bekend door de overwinning te Vigos in 1697 en wapenborden van FRED. STACHOUWER (1404) en HIDDE SJOERD DE VRIES (1542), die zich respectievelijk onderscheidden in den 4-daagschen zeeslag, Aug. 1666, en in den strijd tegen JEAN BART, Juni 1694. Voorts langs den muur in de lengte-richting der zaal: portretten van JOOS DE MOOR (1230) uit den 80-jarigen oorlog; COENDERS (987), die bij Lowestoff sneuvelde 1665, P. PZN HEIN (1104), GILLES DE WILDT (1576), bekend door den tocht van Chattam, CORN. EVERTSEN, den jongen (1030), EGBERT MEEUWSZ. CORTENAER (994) en AERT VAN NES (1253), die zich ook in de Engelsche oorlogen met roem overladen hebben; WITTE CZN. DE WITH (1597); een apothéose op M. HZN. TROMP (1497), JC. VAN HEEMSKERK (1096), den overwinnaar bij Gibraltar in 1607, JOOS BANCKERS (894), al mede bekend uit den 80-jarigen oorlog, en JAN DE LIEFDE (1186), W. VAN DER ZAAN (met zijn echtgenoote) (1622) en ADRIAAN BANCKERS, alle drie beroemd door de Engelsche oorlogen; in den hoek het portret van CORNELIS MATELIEF (1203), die in 1606 en 1607 ons gezag hielp bevestigen in Malakka en de Molukken; vervolgens tegen den dwarsmuur een wapenbord van V. ADR.Z. SCHHAM (1390), gesneuveld bij Schooneveld, Juni 1673, en portretten van J. JANSSE VAN NES (1256) en DE RUYTER (1296), reeds vroeger genoemd; bij de hier geplaatste kleine vitrine: een stamboom van GERARD CALLENBURGH (975), vooral bekend door den Spaanschen successie-oorlog en portretten van ZOUTMAN (1630) en J. C. MEPPEL (1216), die zooveel roem inoogstte in de Engelsche oorlogen en eindelijk bij de nu volgende vitrine aan den rechterkant bij den ingang tot de danszaal portretten van LAURENS REAEL (1274), gouverneur-generaal 1615—1619, C. EVERTSEN (1024) en C. TROMP (1440). Onder dat van EVERTSEN staat een model van zijn graftombe (1606) en in den hoek bevinden zich een zwaard van BOSSU (950), een kanonnetje met kamersluitstuk (2247) uit de 15e eeuw en een ander dat heeft toebehoord aan JAN GIDEONSZ. VERBURGH (1532), die zich naam heeft gemaakt in den slag bij Bevesier (1690). Kortheidshalve zijn tal van portretten verzwegen, voor zoover er van

de zeehelden meer dan een in deze zaal aanwezig zijn.

De zooeven bedoelde vitrine binnen den pilaar bevat verscheidene reliquieën, o.a. van boven te beginnen: drie bekers, waarvan 2 gouden, van den schout-bij-nacht W. v. D. ZAAN (1625), den kapt. t. z. N. J. JUINBOL (1156) en den vice-admiraal C. SCHRIJVER (1395); in de twee volgende afdeelingen zijn twee zilv. blakers en presenteertrommeltjes (1430) van den luit.-adm. I. SWEERS, een ring (1011) van CORN. DIRKS, den overwinnaar van BOSSU, zilveren kroes (1383) van DIRK SCHEY Ao. 1626, de kogel (1539) waardoor schout-bij-nacht D. VLUGH is gesneuveld (1673), een zilveren beker (1377) van den beroemden branderkapitein J. D. v. D. RIJN Ao. 1667, de zegelring van Jc. VAN HEEMSKERK en een zilveren blaker van Jc. VAN WASSENAER v. OBDAM, en onderaan twee zilveren blankieltjes. Moorsche muntstukjes (1410), afkomstig van de in 1783 overleden kapitein ter zee DAMIAAN HUGO STARING, uit den tijd toen hij, nog adelborst zijnde, met de geheele bemanning van 's lands fregat „Het huys in 't Bosch" slaaf is geweest in Marokko, van 20 Dec. 1751 tot 21 Nov. 1752. Dat oorlogsschip was op eerstgenoemden datum, onder bevel van den kapitein ter zee H. C. STEENIS, met stormweer op de Moorsche kust gestrand ten zuiden van Kaap Ceuta. Eenige uren later trof deze ramp ook een Hollandsch koopvaardijschip. De schepen sloegen uit elkaar en de bemanningen, resp. 132 en 10 kop sterk, redden zich door de branding op het strand, waarbij echter van de laatste 1 en van de eerste vijf manschappen verdronken. Reeds den volgenden dag werden allen gevangen genomen en onder een barbaarsche behandeling, waardoor reeds aanstonds eenige schipbreukelingen kwamen te overlijden, naar Tetuan gevoerd. Na maanden lange slavernij te dezer plaatse, die aan verscheidenen het leven kostte, wedervoer hun hetzelfde lot te Fez, den zetel van den Keizer, van Juli tot October, waarna men naar Tetuan terugkeerde om in de volgende maand tegen den prijs van *f* 325000 te worden uitgeleverd en met de fregatten de „Raave", kapt. ter zee VAN HOOGSTRAATEN, en „Dolphyn", kapt. ter zee VAN STOKKEN, naar het vaderland terug te keeren. De 132 man van „Het Huys in 't Bosch" waren door overlijden en ongevallen verminderd tot 107. Bij dezen werden nog 43 andere Hollandsche slaven vrijgelaten, die afkomstig waren van verschillende koopvaardijschepen, die de laatste 20 jaren door de Mooren waren prijsgemaakt. Van eenige dezer waren nog slechts een of twee schepelingen in leven. Van de bedoelde schipbreuk is een gedrukt verhaal in de vitrine in den doorloop van de Gothische zaal naar het DE RUYTER's kabinet, onder no. 746 en van het wedervaren der schipbreukelingen in Marokko een onuitgegeven handschrift onder no. 748.

Ook in de grootere vitrine aan de andere zijde van den hooger bedoelden pilaar bevinden zich verschillende antiquiteiten. Onder meer zijn daar tal van voorwerpen, die toepasselijk zijn gemaakt op ZOUTMAN's victorie, reliquieën van P. PZN. HEIJN (1116, 1122 en 1126) en W. J. O. bar. v. BENTINCK (910); een

cachet van REYNIER CLAESSEN (981), die in 1606 met vriend en vijand in de lucht vloog; een levensbeschrijving van J. VAN GALEN (1062); een ijzeren helm van Joos DE MOOR (1232); een fraai bewerkte schenkkan op ronde schaal, vereerd aan C. TROMP; brieven van J. JACZ. v. NES en GELEYN EVERTSEN (1257 en 1035); eenige miniatuurportretten; lijkdichten op PH. v. D. GOES (1076) en R. COENDERS (990) en een preek (787) van J. C. STARINGH, 26 Aug. 1781 gehouden ter reede van Tessel aan boord van het admiraalschip „De Ruyter", waar zijn zoon A. H. C. STARINGH vlaggekapitein was. Op dienzelfden bodem had een achterneef, A. STARINGH, als adelborst, ook den slag op de Doggersbank medegemaakt, terwijl de commandant van de „Argo", bij die gelegenheid. Ev. CHR. STARINGH, een broeder van den predikant was. Reden te over dus, dat deze zich geroepen gevoelde op het uit den strijd terugkeerende eskader een godsdienstoefening te komen leiden. Nog een broeder van den predikant was DAMIAAN HUGO STARINGH, over wien hierboven een en ander is medegedeeld.

In de derde groote vitrine, in het midden der zaal, wordt de aandacht aanbevolen voor een zilveren drinkschaal (1023) in 1590 door de admiraliteit van Zeeland geschonken aan EVERT HENDRICKSEN, den stamvader der EVERTSEN; tinnen bord met opschrift, door de „Eendracht" in de straat Magellaan achtergelaten (187); afbeelding (703) van den schotel door W. DE VLAMINGH achtergelaten 1697, ter vervanging van den zooeven bedoelden van DIRK HARTOG, die in 1616 de gezagvoerder was van de „Eendracht"; een gedenkblad (540) aan ADRIAAN DE HAESE, die 23 Maart 1672 een aanval der Engelschen, nog voor de oorlogsverklaring, op de Smyrna vloot had afgeslagen. De aanhief hierop luidt: „Veel honden was DE HAES zyn Doodt." DE HAESE sneuvelde namelijk in dit roemrijk gevecht; een klein portret (1093) van WILLEM DEN ZOETEN, gen. HAULTEIN luit.-adm. opvolger van JUSTINUS VAN NASSAU in 1602; een ijzeren haardplaat met M. HNZ. TROMP op een zegewagen en het opschrift „Lof en eer zij Tromp" (1492); geuzenpenning met keten en napjes (26); penning op den tienden penning en de inneming van den Briel '28); halve manen zooals de matrozen en krijgslieden van LOUIS VAN BOISOT ze aan hun muts hechtten (42); 'n penteekening (50), DON DIEGO DE PIMENTEL voorstellende, vervaardigd door twee officieren van de Onoverwinnelijke Vloot, tijdens hun gevangenschap te Medemblik en, bovenop, het klokje (76), dat na de overwintering op Nova Zembla door BARENDS en v. HEEMSKERK in het behouden huis is achtergelaten. Van Juni 1597 is die hulpwoning met honderden kleine en groote voorwerpen verborgen geweest tot Sept. 1871, toen zij door den Noorschen walvischvaarder, kapitein ELLING CARLSEN, het geheel als een ruïne, zijn teruggevonden. Zij werden in hetzelfde jaar verkocht aan den Engelschman ELLES C. LISTER KAY, van wien zij eenige jaren later door tusschenkomst van den Nederlandschen gezant te Londen, graaf

Van Bylandt, en van den Minister van Buitenlandsche Zaken, baron Gericke, in eigendom zijn overgegaan aan den Nederlandschen Staat. In 1876 vernieuwde de Engelschman Charles Gardiner de nasporingen op aandringen van den Nederlandschen zeeofficier L. R. Koolemans Beynen en het bleek, dat Carlsen nog een belangrijke hoeveelheid had achtergelaten. Gardiner haastte zich die aan het Ned. gouvernement ten geschenke te geven. De bedoelde antiquiteiten zijn vervolgens eenige jaren in bewaring geweest in de Modelkamer van het Ministerie van Marine en daarna overgebracht naar het Rijksmuseum te Amsterdam.

Ten laatste valt van de Witte Zaal te bespreken de penningkast. Aan de eene zijde hangen daarin twaalf gouden medailles, waarvan alleen drie onder no. 1624 ter eere van W. v. d. Zaan. De overige gelden Wollebrands Geleinsz. de Jonge (1153) na zijn aankomst met de retourvloot in 1648; Prins Fred. Hendrik (1054); Ic. Rochussen (1282) commissiekapitein, die 7 Juli 1672 een rijcken Eng. O.-I. vaarder had veroverd; den Prins van Oranje (1663) en ter nagedachtenis van de admiralen M.Hzn. Tromp, P.Pzn. Heijn, Jc. v. Heemskerk en J. v. Galen, Ao. 1653; den kapt. t. z. M. Haringman (1090) wegens het te huis brengen van de W.-I. retourvloot in 1753; den schout-bij-nacht Zoutman (1641); de kapiteins ter zee J. H. v. Kinsbergen en E. C. Staringh (1173 en 1414) en de gezamenlijke bemanning van het Doggersbank-eskader (779).

Aan den anderen kant hangen meer dan tweehonderd penningen en medailles, wij moeten ons daarvan tot een bescheiden keuze bepalen en zullen alleen diegene noemen, welke personen of gebeurtenissen betreffen die nog slechts terloops of in het geheel niet besproken zijn; 40 en 41 Leiden's ontzet; 61 Berusting van Philips II bij het vernemen van den ondergang der Onoverwinnelijke Vloot; 2237 en 2238 op de gelukkige scheepsvaart der Nederlanders in 1594; 115 op de tochten naar Oost-Indië en de van daar ontvangen berichten; 135 op het honderdjarig bestaan van de Oost-Indische Compagnie 1702; 186 op de voordeelen behaald in Oost- en West-Indië, 1618; 201 op de eerste dertien jaren van het bestaan der W.-I. Compagnie, 1636; 217 op de door J. Van Bijlaar in O.-I. behaalde overwinningen, 1624; 232 Spaansche mat afkomstig van de Spaansche zilvervloot, 1628; 248 Spaansche penning op de nederlaag van de Nederlandsche vloot onder Pater te Bahia, daags voor onze overwinning op het Slaak, 13 Sept. 1631; 1926 op de uitvinding van Treuleben om schepen te lichten 1660 (hij lichtte ook het schip van den vice-admiraal Witte Czn. de With, dat in 1658 in de Sont was gezonken); 1166 op den kapitein ter zee R. Ketelaar, 1672; 552, 585 en 587 Fransche penningen op den zeeslag bij Solebay, 7 Juni 1672; op den mislukten aanval der Nederlanders op Martinique in 1674 en op de gerustheid van Frankrijk bij het naderen der Nederlandsche vloot op de Fransche kust, ook in 1674, zij het ook dat

C. TROMP in dien tijd Belle-Isle en Noirmoutiers heeft veroverd; 591 op de inneming van Naerden, waarbij de mariniers grooten roem hebben geoogst onder kolonel PALM; 1078 op P. GOUTSCHALCK, schipper van een koopvaarder die een aanval afsloeg van zeven Fransche schepen, 1677; 1611 op NICOLAAS WITSEN, 1688; 694 en 701 Fransche penningen op JEAN BART's overwinningen, 29 Juni 1694 en 18 Juni 1696; 700 op FRANS WILDSCHUT die met het fregat „De Gouden Rots" een aanval van negen Fransche schepen weerstand bood, 19 Febr. 1696; 731 Fransche penning op den slag bij Malaga, 24 Aug. 1704, hoezeer de vereenigde Engelsch-Nederlandsche vloot zich de eer der overwinning ook toeschreef; 1017 op het overlijden in 1711 van den vice-admiraal G. v. D. DUSSEN, vooral beroemd uit den Spaanschen successie-oorlog; 724 op het moedwillig verzeilen van het schip „Groenenbosch" 1721, gewis een vreemdsoortig gedenkstuk; 762 op de gewapende neutraliteit, door Nederland gesloten met Rusland, Zweden en Denemarken, tot bescherming tegen Engeland, 20 Nov. 1780, en 822 op den Franschen vice-admiraal SUFFREN, aan wiens krachtdadig optreden wij in den Engelschen oorlog het behoud van onze kolonie aan de Kaap de Goede Hoop te danken hadden.

Tot slot nu nog het bezoek aan den doorloop tusschen het DE RUYTER's Kabinet en de Gothische zaal, waar meerendeels kaarten en atlassen zijn tentoongesteld. Van de historische voorwerpen noemen wij in de eerste plaats aan den ingang, als men uit het Kabinet komt: het praaldeksel der lijkkist van P. FLORISZOON (1048), vervaardigd op last van den Koning van Denemarken, een grafbord van JAN DEN HAAN (1084) en tegen de vitrine een model van het standbeeld van DE RUYTER (1374). Van de schilderijen zij de aandacht gevestigd: rechts op een portret 918 van den kapitein ter zee WYTZE VAN BEYMA, bekend door den tocht naar Chattam, de zeeslagen (862, 502 en 567) bij La Hogue 1692, Chattam 1667 en Kijkduin 1673 en drie merkwaardige zeekaarten (2060, 2107 en 2059) uit het midden der 17de eeuw en links op een voorstelling (475) van den vierdaagschen zeeslag 1666, de portretten (943 en 1151) van DAVID JZN. BONT, gesneuveld bij Elba, 1653, en WOLLEBRAND GELEINSZ. DE JONGE, den commandeur eener retourvloot 1648 en een kaart (2108) van West-Indië van ongeveer 1640.

Van de ter weerszijden tentoongestelde kaarten zijn uit een historisch oogpunt vooral meldenswaardig, rechts: de Cambodjarivier (322) met de voorstelling van den strijd bij Panumping 12 Juni 1644 en de Siakrivier (2088) met de daarop voorkomende expeditie van 1761 en links, in het midden de twee kaarten van het Nieuwediep, zooals dit door de buitengewoon vernuftige werken in en na 1780 van een ondiepe geul voor kleine visschersvaartuigen in een oorlogshaven voor de grootste schepen hervormd is geworden, zoodanig dat de haven ook bij ijsgang een volkomen veilige ligplaats aanbiedt.

Van de twee vitrines vervat die aan den kant der Gothi

sche zaal nog meer geschiedkundige documenten, o. a. van het midden te beginnen in de eerste afdeeling (4) handschrift uit de 13e eeuw, kronieken van EMO en MENKO; (15) brief van PHILIPS VAN BOURGONDIË, 25 Juli 1452, over de uitmuntende haven van Amsterdam; (24) over de rechten van het admiraalschap 30 Oct. 1565; (160 en 162) artikelbrief en resolutie van den krijgsraad, gehouden vóór den slag bij Gibraltar, 5 Febr. en 24 April 1607; (646) lof voor onze zeemacht van Koningin MARIA van Engeland, 6 Juli 1690 over den slag bij Bevesier, de vorstin betreurt dat de Engelschen niet zooveel hebben medegewerkt als zij gewenscht had; (658) brief van PHILIPS VAN ALMONDE, 28 Juli 1692, over den slag bij La Hogue; (736) brief van KAREL III, 10 Mei 1706, over het ontzet van Barcelona door de komst der Vereenigde Engelsch-Nederlandsche vloot: in de 2e afdeeling: (189) Rapport van schipper C. HZN. VAN MUNNICKENDAM, 1616, over zijn reis naar Nieuw-Nederland; (195—200) alle documenten betreffende de oprichting der W.-I. Compagnie; in de 3e afdeeling: (304) verhaal van den hardnekkigen strijd van den W.-I. C. vaarder „De Princesse" tegen 11 Duynkercksche Fregatten 1640; (746) schipbreuk van het fregat „Het Huys in 't Bosch" op de Moorsche kust en (823) bescheiden over I. P. v. BRAAM's expeditie tegen Malakka 1784; in de 4e afd.: (146) de verovering van Malakka door JAC. v. HEEMSKERK; (328) dagregister van JOAN VAN RIEBEEK betreffende de vestiging van de Kaap de Goede Hoop, 1651 tot 1653 en (277) verslag der inbezitneming van Mauritius, 31 Juli 1638 door C.SIM.ZN. GOYER; in de 5de afd.: (984—986) brieven van J.PZN. COEN, den eerste, 29 Sept. 1618 voor Jacatra geschreven, waarin de bekende woorden „Dispereert niet"; (260) akte der inbezitneming van St. Helena, 15 April 1633 en (173) passen van den Keizer van Japan, 1609 en 1617 voor de O.-I. C. schepen om vrij in Japan te mogen handelen en in de laatste afd.: (134) Octrooi voor de oprichting der O.-I. Compagnie, 20 Maart 1602 en (155—158) verhaal der reis van C. MATELIEF DE JONGHE, 1605—1608, o. a. van zijn overwinningen in Malakka en de Molukken. Naast dit verslag is in deze vitrine ook een plaats gegeven aan vele andere beschrijvingen der eerste tochten naar Oost-Indië van de Gebróeders HOUTMAN, JAC. MAHN, JORIS V. SPILBERGEN en STEVEN VERHAGEN, waarvan vooral merkwaardig is het geschreven journaal van eerstgenoemden (67) in de laatste afdeeling.

Voorts verdient nog melding: in de 2e afd. (172) het reisverhaal van den door de Amsterdamsche Kamer om de Noord gezonden Engelschman HENRY HUDSON (1609—1610), o. a. de ontdekking meldende van de naar hem genoemde rivier; in de 3e afd. (74) de verhalen van GERRIT DE VEER over de drie ontdekkingsreizen om Oost-Indië benoorden Azië om te bereiken — het derde beschrijft de overwintering op Nova Zembla; in de 4e afd. (1194) de Itinerario, Voyage ofte schipvaert van JAN HUYGEN VAN LINSCHOTEN naer Oost ofte Portugaels Indiën,

1596; (310) een hoogst merkwaardig manuscriptkaartje, dat niet onwaarschijnlijk nog tijdens de reis vervaardigd is van het door ABEL Jz. TASMAN ontdekte Zuidgedeelte van Van Diemensland (Tasmania) en daarnaast (1438) het geautographeerde journaal van die reis 1642—1643, met de Engelsche vertaling en levensbeschrijving van TASMAN door Mr. J. E. HEERES. Bedoeld journaal werd het eerst in druk uitgegeven in het tijdschrift van JACOB SWART, Mededeelingen betreffende het zeewezen 1855 tot 1859. Een exemplaar hiervan is mede op de tentoonstelling en de daarbij behoorende kaart met in rooden inkt geteekenden trek van TASMAN's reis (van Batavia naar Mauritius en van hier eerst Z.-O. en later Oostwaarts via het toen ontdekte Van Diemensland en Nieuw Zeeland, beoosten Australië om en benoorden Nieuw-Guinea naar Batavia terug) bevindt zich onder no. 309 bij de kaarten, links. Op ditzelfde onderwerp heeft betrekking de Statenbijbel (2048) in de 3e afd. der andere vitrine, op welker opengeslagen wereldkaart de beide TASMAN's ontdekkingen voorkomen. Deze bijbel, uitgegeven door de wed. P. A. VAN RAVESTEYN in 1661, is een tweede druk. Op de wereldkaart van den vier jaar vroeger uitgekomen eersten druk ziet men alleen Van Diemensland. De plaats van Nieuw Zeeland is daar ingenomen door een opgave van de oudste ontdekkingsreizen. Een reproductie dezer kaart behoort tot het door FREDERIK MULLER uitgegeven werk: remarkable cards (nog niet voltooid). ABEL TASMAN's ontdekkingen van 1642—1644 zijn echter nog vroeger in druk bekend gemaakt op de kaart van Oost-Indiën door H. ALLARDT, die minstens moet zijn vervaardigd in 1652 of 1653 en waarvan al mede een reproductie in genoemde portefeuille van FRED. MULLER als supplement is opgenomen.

Het uitgangspunt van deze uitweiding was de vermelding van het manuscriptkaartje (310) van Van Diemensland. Een even merkwaardig geteekend kaartje bevindt zich onder no. 185, aan de linkerzijde onder de schilderij (861), die een zeeslag voorstelt. Bedoeld kaartje, van Zuid-Amerika met de straten van Maggelaan en Lemaire, is vermoedelijk vervaardigd op de ontdekkingsreis van Le Maire en Schouten 1615—1616.

Zoo zijn er intusschen nog tal van andere belangrijke kaarten ter weerszijden in den doorloop tentoongesteld en de ons toegestane ruimte laat niet toe over dat alles in nadere bijzonderheden te treden. Wij moeten ons dit ook ontzeggen met betrekking tot de zeldzame verzameling atlassen der 16e, 17e en 18e eeuw, die vervat is in de vitrine aan den kant van het kabinet. Alleen zij het ons nog veroorloofd eenige titels van die oude kaartboeken en de namen van de vervaardigers te noemen. De opschriften, dan, luiden o. a. de Spieghel Thresoor of het licht der Zeevaert, de zeespiegel, het brandende veen, de groote lichtende ofte vyerige colom en de nieuwe groote lichtende zee-fakkel. Tot de vervaardigers behooren LUCAS Jz. WAGHENAER, WILLEM BARENTZEN, W. JANSSEN, W. J. en J.

BLAUW, ARENT ROGGEVEEN, J. COLOM, P. GOOS, NIC. JZ. en CLAES JZ. VOOGT, J. v. LOON en G. v. KEULEN. Gemist wordt hier F. DE WITT.

Tot besluit zij de voortreffelijk georganiseerde tentoonstelling een volledig succes toegewenscht door een steeds toenemende schare bezoekers, oud en jong en uit alle standen der maatschappij zoo van buiten als in de stad. Deze in haar soort eenige tentoonstelling worde meer en meer een krachtig aantrekkingspunt voor een overgroot aantal vaderlandlievende burgers, wier eerbied en belangstelling voor de daden onzer voorvaderen op het gebied van ons zeewezen in en buiten Europa er in ruime mate door moge worden verhoogd.

Een welsprekende getuigenis der verwezenlijking hiervan zou het zeker zijn, dat, indien er nogmaals een poging toe wordt aangewend, de oprichting van een waardig monument voor MAARTEN HARPERTZOON TROMP met vlag en wimpel tot stand moge komen.

„Het Vaderland" van Donderdag 2 Augustus 1900.

Tentoonstelling van het Nederlandsche Zeewezen. — De vijftig zilveren gedenkpenningen, door H. M. de Koningin beschikbaar gesteld voor de meest verdienstelijke inzendingen op de Geschiedkundige Tentoonstelling van het Ned. Zeewezen te 's-Gravenhage, zijn thans toegekend.

Er zijn in het geheel 231 inzendingen.

Aan de volgende inzenders is deze medaille uitgereikt: Stedelijk Binnenlandsch Museum te Alkmaar; mevr. de douairière BAKKER—DE WILDT, Kon. Oudheidkundig Genootschap, FREDERIK MULLER & Cie, jhr. W. SIX en het Vaderl. Fonds tot aanmoediging van 's Lands Zeedienst, allen te Amsterdam; familie VAN BRAAM, te Arnhem; M. G. T. DELCOURT VAN KRIMPEN, te Beverwijk; J. MEIJER Joz., te Diepenheim; jhr. O. SMISSAERT, te Diepenveen; mr. S. VAN GIJN, M. L. C. STARING en de Ver. „Oud-Dordrecht", allen te Dordrecht; Edams-Museum, te Edam; het gemeentebestuur te Enkhuizen; het gemeentebestuur te Gouda; jhr. mr. F. BEELAERTS VAN BLOKLAND, H. DYSERINCK, W. F. VAN ERP TAALMAN KIP, M. C. J. PIEPERS, D. F. SCHEURLEER, jhr. H. M. SPEELMAN, jhr. A. G. VAN DER STAAL en J. D. baron VAN WASSENAER VAN ROSANDE, allen te 's-Gravenhage; jhr. H. TEDING VAN BERKHOUT en jhr. REPELAER VAN SPIJKENISSE, beiden te Haarlem; het Sted. West-Friesch Museum, te Hoorn; het Friesch Genootschap, te Leeuwarden; dr. Th. W. JUYNBOLL, te Leiden; de Ned.-Herv. kerk, te Maassluis; J. A. FREDERIKS en het Zeeuwsch Gen. van Wetenschappen, beiden te Middelburg; het Boymans-Museum, wed. dr. JAN VAN DER HOEVEN en C. M. C. OBREEN, te Rotterdam; het gemeentebestuur te Sluis; S. HAAGSMA, te Sneek; baron VAN HEECKEREN VAN WASSENAER, te Twickel; jhr. J. A. Ph. L. RAM en mevr. de douairière VAN RIEMSDIJK—DE KOCK, beiden te Utrecht; D. O. HELDEWIER, F. H. ridder HUIJSSEN VAN KATTENDYKE, beiden te Velp; HUB. HIKKERS, te

Vlaardingen; gravin BENTINCK geb. barouesse VAN HEECKEREN VAN WASSENAER, te Weldam, bij Goor; de Zaanlandsche Oudh. Ver., te Zaandijk en het gemeentebestuur van Zierikzee.

Buitenland: Aan de Vorstin VON WIED, den Erfgroothertog van Saksen en aan Prins BERNARD HEINRICH VAN SAKSEN-WEIMAR, aan de Koningin van Engeland en aan den heer H. S. J. MAAS, te Londen.

KORTE MEDEDEELINGEN.

NEDERLAND.

Hr. Ms. „**Koningin Wilhelmina der Nederlanden**", onder bevel van den kapt. ter zee L. A. H. LAMIE, kwam den 30sten Juli te Shanghaï aan.

Hr. Ms. „**Holland**", onder bevel van den kapt. ter zee S. K. SYBRANDI, kwam den 17den Augustus te Taku aan en den 7den September te Shanghaï.

Hr. Ms. „**Piet Hein**", onder bevel van den kapt. ter zee J. H. M. JANSEN, kwam den 28sten Juli te Shanghaï aan.

Hr. Ms. „**Friesland**", onder bevel van den kapt. ter zee W. RÖMER, verliet 30 Juli Kaapstad, arriveerde den 1sten Augustus te Durban, zette de reis op den 6den voort en kwam den 7den te Lorenço Marques aan. Op den 23sten aanvaardde zij de terugreis naar Oost-Indië, kwam den 1sten September aan te Port-Victoria op het eiland Mahé (Seychellen) en zette op den 10den de reis voort.

Hr. Ms. „**Noordbrabant**", onder bevel van den kapt. ter zee A. W. F. C. VAN WOERDEN, vertrok 27 Augustus van Nieuwediep naar Brest, alwaar zij van den 29sten Augustus tot den 4den September vertoefde en op den 12en te Nieuwediep aankwam.

Hr. Ms. „**Gelderland**", onder bevel van den kapt. ter zee J. H. L. J. baron SWEERTS DE LANDAS WYBORGH, vertrok op 22 Augustus van Nieuwediep naar Vlissingen, aanvaardde vandaar op den 25sten de reis naar Oost-Indië, kwam den 1sten September te Algiers aan, vervolgde op den 6den de reis en arriveerde den 1sten te Port-Saïd.

Hr. Ms. „**Nautilus**", onder bevel van den kapt.-luit. ter zee P. S. R. WOLTERBEEK, aanvaardde op den 25sten Juli van Teneriffe de terugreis naar Nederland en liep op 30 Augustus te Hellevoetsluis binnen.

Hr. Ms. torpedobooten „**Hydra**" en „**Scylla**", respectievelijk onder bevel van de luitt. t. z. 1e kl. W. T. DE BOOY en W. C. J. SMIT, aanvaardden op den 13den September de reis naar Oost-Indië. Zij zullen op het traject Perim-Colombo geconvoyeerd

worden door de vrachtboot „Bali" der Stoomvaartmaatschappij „Nederland", die den 27sten October te Perim zal zijn.

Proeftocht „Assahan." Den 4den September werd met het bij de Fabriek voor Scheeps- en Werktuigbouw te Fijenoord in aanbouw zijnde flottieljevaartuig „**Assahan**" (type „**Siboga**"), de proeftocht langs de gemeten mijl ter reede van Texel begonnen met 12-mijlsvaart gedurende 4 uren met 845 I.P.K., en daarna met 8-mijlsvaart gedurende hetzelfde tijdsverloop voortgezet, waarbij 225 I.P.K. ontwikkeld werden. Den volgenden dag had de volle-krachtsproef plaats, waarbij een vaart van bijna 14 mijl met 1353 I.P.K. gedurende 4 uren werd volgehouden, zijnde 0.942 mijl en 253 I.P.K. meer dan bij contract bedongen was. De proef van het stoken met astatki, gedurende 2 uren, had den 6den September eveneens het meest bevredigend resultaat, wat dien dag ook bij de beproeving van het geschut het geval was.

De vuurhaarden waren voor HOWDEN's trek ingericht en de luchtdruk in de afgesloten aschplaats bedroeg:

bij 12-mijlsvaart	3	cM. waterkolom.
„ 8 „	$1^1/_2$ „	„
„ volle kracht	$4^1/_4$ „	„

Het brandstofverbruik gaf de volgende cijfers:

Kolen:	volle kracht	5280 KG. p. 4u bij	225 omw.		
	12 mijl	3007 „ „ „ „	180 „		
	8 „	1240 „ „ „ „	120 „		
Astatki met één ketel:		627 „ „ 2u „	112 „	en 180 I.P.K.	

DUITSCHLAND.

Het slagschip „**Cu**", dat 3 Juli te Wilhelmshaven van stapel liep, kreeg den naam van „Wittelsbach". De kleine kruiser op denzelfden dag te Dantzig te water gelaten, dien van „Thetis". (*Mitth.*).

Het eerste der 4 nieuwe **pantserschepen** is besteld. De afmetingen van deze schepen zijn: 120 M. lengte, 20.8 M. breedte, 7.60 M. diepgang, waterverpl. 11800 ton, pantsering 152 mM. Vermogen 15000 I.P.K., snelheid 19 mijl. De artillerie zal bestaan uit: IV à 24 cM., XVIII à 15 cM.; XII à 8.8 en 12 à 3.7 cM., alle snelvuur; bovendien 6 torpedolanceerinrichtingen, waarvan alleen de hekbuis boven water. De bouw mag niet langer dan $3^1/_2$ jaar duren en de kosten mogen *f* 14.000.000 niet overtreffen. (*le Yacht*).

De **torpedoboot 97** („**Sleipner**") zal in vredestijd ter beschikking staan van den Keizer en de „Hohenzollern" op diens reizen vergezellen. De boot zal daarom voorzien worden van een lichten bovenbouw, terwijl de kajuit 1 M. hooger zal worden dan gewoonlijk. De boot is 68 M. lang, 6.5 M. breed, 3 M. diepgang, 350 ton waterverplaatsing; vaart 26.5 mijl.

Door het springen van een pijp aan boord van den kruiser „**Bussard**" werden twee stokers gedood en 5 gewond, waarvan 2 licht. (*le Yacht*).

Na aankomst van alle schepen aldaar zal het eskader in China bestaan uit 5 groepen:

1°. Het kruisereskader bestaande uit de gep. kruisers: „Fürst Bismarck", „Hertha", „Hansa", „Kaiserin Augusta", „Irene" en „Gefion".

2°. Het pantsereskader met de slagschepen: „Kurfürst Friedrich Wilhelm", „Brandenburg", „Weissenburg", „Wörth" en kruiser „Hela".

3°. De kanonneerbooten: „Iltis", „Jaguar", „Tiger" en „Luchs".

4°. De kleine kruisers: „Gazelle", „Nymphe", „Niobe", „Cormoran", „Geier", „Seeadler", „Bussard", „Sperber" en „Schwalbe".

5°. Vijf groot model torpedobooten.

Een totale bewapening van 32 zware, 154 middelbare, 258 lichte vuurmonden, 96 machine-geweren en 64 torpedolanceer-inrichtingen. Totaal der bemanningen 7300 man.

ENGELAND.

De gepantserde kruiser „**Hogue**" werd 13 Augustus van de werf van VICKERS, SON, en MAXIM te Barrow te water gelaten. De „Hogue" is van het type „Cressy". In vele opzichten gelijkt de „Hogue" op de „Powerful", die eveneens bij VICKERS werd gebouwd. De waterverplaatsing bedraagt 12000 ton. Het schip heeft een houten dubbeling en is gekoperd. De bewapening bestaat uit II van 23.4 cM. opgesteld in gepantserde barbettes. Door een bijzondere inrichting kunnen deze stukken onder elke elevatie worden geladen. Verder uit VIII van 15.2 cM. snelvuur — XII 7.5 cM. snelvuur en een aantal machinekanonnen. Er zijn 30 BELLEVILLE-ketels opgesteld in 4 compartimenten. De kolenruimen zijn aan weerszijden en voor de ketels, benevens boven het beschermend dek. Vollekracht maken de machines 120 omwentelingen, gevende een vaart van 21 mijl. De munitieaanvoer bevindt zich onmiddellijk onder het beschermend dek. (*Engineering*).

Aan de 30 **torpedobootdestroyers** welke gebouwd worden, heeft de Admiraliteit besloten er 9 toe te voegen voor het Devonport-commando.

Deze 9 zijn de volgende: „Zephyr", die gebouwd wordt bij HANNA—DONALD en WILSON te Paisly; „Express" bij LAIRD BROTHERS te Birkenhead; „Falcon" en „Ostrich" bij de Fairfield Shipbuilding Company te Glasgow; „Lively" en „Sprightly" bij LAIRD BROTHERS te Birkenhead; „Tiger" en „Vigilant" bij J. BROWN & Co. te Glasgow.

De „Zephyr" wordt zooals men verwacht de volgende maand te Devonport afgeleverd en zal in October door de „Express" worden gevolgd. (*Engineering*).

De torpedojager „**Dove**" deed een nieuwen 3-uurs-vollekracht-proeftocht met geen beter resultaat dan den vorigen; 5848 I.P.K., $29^1/_4$ mijl. (Volgens contract 6000 I.P.K. en 30 mijl).

(*le Yacht*).

De torpedojager „**Viper**" is te Portsmouth aangekomen na een reis van 24 uur, waarin 440 mijl werd afgelegd. Eenige dagen te voren had een proeftocht van één uur plaats met een gemiddelde snelheid van 36.85 mijl, terwijl het gemiddelde van 6 runs op de gemeten mijl 36.58 gaf met 14 K.G. cM^2 en 1180 omw. per minuut.

(*le Yacht*).

Vijf nieuwe **torpedojagers** zullen de namen „Vigilant, „Tiger", „Thorn", „Kanguroo" en „Cobra" ontvangen.

De laatste is bestemd voor een zusterschip van de „Viper".

(*le Yacht*).

De „Viper" is dus *niet* herdoopt in „Cobra". (Zie 3e afl.)

RED.

FRANKRIJK.

Einde Juli liep te Brest van stapel de gepantserde kruiser „**Marseillaise.**" Afmetingen: 138 M. lang, 20.2 M. breed, waterverplaatsing 10000 ton; 3 van elkaar onafhankelijke verticale machines zullen bij gewonen trek 10000 I.P.K., en met geforceerden trek 21500 I.P.K. kunnen ontwikkelen. Maximum-vaart 21 mijl. De prijs is ± 20 millioen francs.

Daarna zal de kiel gelegd worden van een gepantserden kruiser van nog grooter afmeting, de „**Léon Gambetta**", van meer dan 12000 ton.

(*le Yacht*).

De pantserkruisers „**Jules Ferry**" en „**Léon Gambetta**" zullen voorzien worden van 3 triple-expansie-machines, waterpijpketels en 3 schroeven. Voor 21 mijl snelheid zullen 24000 I.P.K. ontwikkeld moeten worden. Een kolenvoorraad van 1950 ton moet geborgen kunnen worden, waardoor met 10 mijlsvaart 10000 mijl en bij volle kracht 1325 mijl afgelegd kan worden. — De bewapening zal bestaan uit IV 19 cM., XVI 16 cM., XX 4.7 cM., IV 3.7 cM. snelvuurkanonnen, benevens 5 lanceerinrichtingen, waarvan twee onder water; bemanning 23 officieren en 687 man. De kosten worden geraamd op 28.982.000 francs, waarvan 4 millioen voor de artillerie en 344000 frs. voor torpedomaterieel.

(*Mitth.*).

De torpedobootjager „**Espignole**" is 28 Juni bij NORMAND te Hâvre van stapel geloopen.

(*Mitth.*).

26 Juli liep van de werf „Graville" dichtbij Hâvre, van stapel de torpedobootjager „**l'Epée.**"

Dit nieuwe vaartuig is geheel gelijk aan den torpedobootjager „**Pique**", die gebouwd werd door de „Forges et Chantiers de la Méditerranée".

De lengte is 50.6 M., de breedte 6.3 M. — De bewapening bestaat uit 2 lanceerbuizen, een kanon van 6.5 cM. en 6 kns. van 4.7 cM.

De „**Epée**" heeft 2 schroeven. Men verwacht een vaart van 26 mijl. [1]

(le Yacht).

Het slagschip „**Gloire**" is 27 Juni te Lorient van stapel geloopen. De „Gloire" is 139.78 M. lang, 20.2 M. breed, waterverplaatsing 10000 ton. De machines zullen 20500 I.P.K. ontwikkelen, waarbij een vaart van 21 mijl wordt verwacht. De „Gloire" heeft drie schroeven. Men zal nu de kiel leggen van 't zusterschip „Condé."

(Mitth.).

De Fransche eerste-klasse torpedoboot „**Bouet-Willaumez**", behoorende tot het Cherbourg-eskader, heeft 31 Augustus gedurende een dikken mist schipbreuk geleden op de Roches Rouvres. Gelukkig werd het vaartuig vergezeld door de torpedoboot No. 108, die de geheele bemanning, uit twintig man bestaande, redde.

Torpedoboot 1e kl. n°. **229** deed haar volle-krachtsproeftocht, waarbij gemiddeld 25.14 mijl behaald werd, ongeveer 1 mijl boven de contractvaart. De boot werd gebouwd bij de „Forges et Chantiers de la Mediterranée".

(Mitth.).

Ter versterking der positie aan de Noordkust van Afrika heeft men behalve de divisie voor Tunis, bestaande uit een gepantserd kustverdedigingsvaartuig, een gepantserde kanonneerboot en een torpedoaviso, voor de Algiersche kust steeds een torpedoaviso en een eskader-torpedoboot. Buitendien zijn voor Algiers, Oran en Biserta aangewezen 7 eskader-torpedobooten, 18 eerste klasse en 2 tweede klasse booten, waarvan echter slechts drie der eskader-torpedobooten in dienst en 15 in reserve zijn en van de eerste klasse booten er slechts tien in dienst zijn. Daar nu bij mobilisatie een groot gedeelte der bemanningen uit het moederland overgebracht moet worden, wat bij blokkade bezwaar kan geven, heeft men het plan uit de inlandsche bevolking een reserve te putten, nadat de daartoe bestemde manschappen 3 jaar actief op de vloot gediend hebben.

(Int. Revue).

De gep. kustverdediger „**Tempête**" is in het dok te Toulon, waarin het schip was opgenomen om schoongemaakt te worden,

---

1) Volgens »The Naval pocketbook" van 1900 is de lengte van de »Epée" 56.7 M., breedte 6 M.
Volgens »the Naval Annual" van 1899 is de lengte 56.6 M., de breedte 6 M.

's nachts ongeveer 3 M. van de stapelblokken gegleden, waardoor de huid aan bakboord belangrijk beschadigd werd en de machinefundatie verschoven werd. (*Milth.*).

In Mei van dit jaar hebben twee oorlogsschepen tegelijkertijd berichten gezonden door middel van telegrafie zonder draad, n.l. de „Massena" liggend op 35 Eng. mijl van het ontvangstation Portzic in de Golf van Brest en de „Friant" liggende ter reede van Brest. Behalve eenige onbeduidende storingen voldeed de proef zeer goed. Men werkte met apparaten uitgevonden door den zeeofficier TISSOT.

(*Deutsche Heeres Zeitung*).

De Commissie van onderzoek naar aanleiding van het vergaan van den torpedojager „**Framée**" vestigt in haar rapport de aandacht op het feit, dat op schepen van dit type geen inrichting bestaat waardoor de officier van de wacht de bewegingen van het roer kan controleeren, daar de roerganger zelf niet door hem gezien wordt.

ITALIË.

De gep. kruiser „Vettor Pisani" en de beschermde kruisers „Stromboli" en „Vesuvio" werden naar China gedirigeerd om zich te vereenigen met de zich aldaar bevindende pantserdekschepen „Elba", „Calabria" en „Firamosa". (*Mitth.*).

JAPAN.

Het pantserschip „**Mikasa**" van 15200 ton, 15000 I.P.K. en 19 mijl zal in October bij VICKERS worden te water gelaten.

(*Le Yacht*).

Drie „**Turbine-torpedoverwoesters**" zijn besteed te New-Castle-on-Tyne. (*Le Yacht*).

PORTUGAL.

De „**Vasco de Gama**" (13 mijl) aangewezen voor de verdediging van Lissabon zal gemoderniseerd worden en waterpijpketels ontvangen opgesteld in twee compartimenten gescheiden door een kolenruim. De artillerie zal vervangen worden door IV 20 cM. in barbettetorens, IV 12 cM. snelvuur, VIII 4.7 cM. en II 3.7 cM. automatische kanonnen voor de gevechtsmarsen, benevens 2 onderwaterlanceerinrichtingen.

RUSLAND.

't Nieuwe Russische pantserschip, dat gebouwd wordt op de Baltische werf te St. Petersburg, zal den naam dragen van „**Kniaz Suvoroff**", en zal behooren tot de „**Borodino**"-klasse, waarvan de „**Orel**" en „**Imperator Alexander III**" eveneens deel uitmaken. De waterverplaatsing is 13600 ton. 't Schip zal een volledig pantser op de waterlijn krijgen van een maximum-dikte van

30.5 cM. De bewapening zal bestaan uit IV van 30.5 cM. achterlaad-, XII van 15.2 cM. snelvuur-, XX van 7.6 cM. snelvuur en eenige machinekanonnen. Twee machines en 20 BELLEVILLE-ketels zullen 16300 I.P.K. moeten ontwikkelen.

't Slagschip **„Kniaz Potemkine Tavrichesky"** van 12480 ton waterverplaatsing, zal in den herfst van de werf te Nicolaeff worden te water gelaten.

Van de 3 torpedobootdestroyers **„Ossestr"**, **„Losos"** en **„Kephal"**, die gebouwd worden in Frankrijk, zal een in den herfst worden te water gelaten. *(Army and Navy Gazette).*

De gepantserde kruiser **„Amiral Nakimor"** is geheel gemoderniseerd. Twee nieuwe machines, 20 BELLEVILLE-ketels, grooter toren, snelvuurgeschut, vervanging van twee getuigde masten door lage masten met platform voor electr. projecteurs, maken het schip tot een up to date vaartuig, terwijl het vermogen kan worden opgevoerd van 8000 tot 9000 I.P.K. en de vaart daardoor 18 mijl zal overtreffen.

De kruiser **„Warjag"** van 6500 ton, 20000 I.P.K. en 23 mijl deed haar 12-uurs volle-krachtproeftocht met een gemiddelde snelheid van 23.6 mijl. Na $7^1/_2$ uur deed zich echter een gebrek voor aan een der cylinders en werd de tocht gestaakt.

(le Yacht).

In 't begin van dit jaar is in de haven Keizer Alexander III (Libau) een marine-postduivenstation opgericht.

(Int. Revue).

SPANJE.

Door de **reorganisatie der Spaansche Marine** zullen de navolgende schepen verkocht worden als zijnde onzeewaardig en zelfs niet meer bruikbaar voor transportschip of kolenhulk.

Kruisers: „Alfonso XII", Alfonso XIII", „Conde de Venadito", „Isabel II" en „Marques de la Ensenado".

Kanonneerbooten: „Temerario", „Martin Alonso", „Vicente", „Yanez", „Marques de Molins", „General Valdez".

Torpedobooten: „Retamosa", „Rigil", „Ejercito" en „Castor".

De pantserfregatten „Numancia" en „Vitoria" en de onbeschermde kruiser „Infanta Isabel" zullen ook geschrapt worden uit de schepenlijst, zoodra ketelvervanging of andere groote reparatie noodzakelijk is.

Het door dezen verkoop overtollige officieren-personeel zal over de werven en Marinescholen verdeeld worden.

(Internat. Revue).

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

Drie nieuwe **onderzeesche boote** [illegible] erf aan den Atlantischen en twee op die aan [illegible] orden aangebouwd.

Deze booten zullen de namen krijgen van „Adder", „Grampus", „Mocassin", „Pike", „Porpoise" en „Shark".

De torpedo-verwoester „**Dale**" is te water gelaten. Lengte 74.7, breedte 7.20, diepg. 2 M., waterverpl. 420 ton; vermogen 8000 I. P. K.; vaart 29 mijl; kolenberging 140 ton; bewapening II à 76 mM., V à 47 en twee torp. kan. van 57 mM. (? *Red.*).

(*le Yacht*).

Van den kruiser „**New-Orleans**" werden vrij ongunstige rapporten ontvangen, naar aanleiding van de groote onkosten aan wijzigingen en reparatiën.

De temperatuur in het benedenschip is zeer hoog; in de cordietbergplaats 36°; het volkslogies is onbewoonbaar, vooral als het noodig is alles te sluiten of te schalmen, zoodat zelfs onder normale omstandigheden de manschappen aan dek sliepen. De snelheid van 20 mijl bij den proeftocht zou teruggebracht zijn tot 16.5.

(*le Yacht*).

Een der oude monitors zal gebezigd worden voor **schietproeven** zooals in Engeland op de „Belle-Isle" plaats hadden. Deze zullen plaats hebben door „Kearsarge" of „New-York".

(*Mitth.*).

Eindelijk heeft de regeering de inschrijving geopend voor de levering der 5 **pantserschepen** door de volksvertegenwoordiging toegestaan. Deze schepen zullen 13.800 of 13.400 ton meten, naarmate ze al dan niet voorzien zijn van een dubbeling, moeten in 36 maanden afgebouwd zijn en 22 mijl kunnen maken. Bij minder dan 20 kunnen zij geweigerd worden.

(*Army and Navy Journal*).

Door gebrek aan personeel worden de pantserschepen „**Indiana**" en „**Massachusetts**" en de kanonneerbooten „**Bennington**" en „**Concord**" buiten dienst gesteld. Het personeel moet gebruikt worden om de nieuw gebouwde schepen te bemannen.

(*Intern. Revue*).

SUPPLETOIRE MARINEBEGROOTING.

ONTWERP VAN WET.

Artikel I.

De navolgende artikelen van het VIde hoofdstuk der begrooting van Staatsuitgaven voor 1900 (*Departement van Marine*) worden verhoogd, als:

Artikel 13. Aanschaffing van alle materialen, uitgezonderd steenkolen; aanschaffing, aanbrenging en herstelling van alle inrichtingen, werktuigen en voorwerpen, benoodigd tot den aanbouw, de aftimmering, de toetuiging, de uitrusting, het onderhoud en de herstelling van 's Rijks schepen en vaartuigen; kosten van herstelling van 's Rijks schepen en vaartuigen bij particulieren; kosten van materieel der werfscholen, kosten van dokhuur, vervoer, bereiding en keuring met *negen duizend gulden* (f 9000) en daardoor gebracht op *één millioen zevenhonderd twee en dertig duizend vijfhonderd vijf en twintig gulden* (f 1 732 525).

Artikel 20. Bezoldigingen, daggelden en toelagen van mindere geëmployeerden en werklieden bij 's Rijks werven, bezoldigingen van machinisten der actieve zeemacht, gedetacheerd bij 's Rijks werven, voor de conservatie der schepen; bezoldigingen van de stokers voor binnenlandschen dienst; kosten van onderwijs voor de leerlingen op 's Rijks werven, loonen voor buiten of op de werven door particulieren verrichte werkzaamheden, en kosten der kleeding van mindere geëmployeerden, uitmakende de politie op 's Rijks werven en der havendiensten, met *duizend gulden* (f 1000) en daardoor gebracht op *één millioen driehonderd één en zestig duizend tweehonderd dertig gulden* (f 1 361 230).

Artikel 2.

Ten gevolge van voorschreven verhoogingen wordt het totaal der IIde afdeeling van genoemde begrooting gebracht op *zes millioen achthonderd een duizend vijfhonderd vijf en dertig gulden* (f 6 801 535) terwijl het eindcijfer van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor 1900 wordt verhoogd tot *zestien millioen vijfduizend driehonderd zes en negentig gulden vier en een halven cent* (f 16 005 396,04^{5}).

MEMORIE VAN TOELICHTING.

Op het ontwerp van wet tot vaststelling van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1900 (Gedrukte stukken 1899—1900. 2. VI) werden door den ondergeteekende gelden aangevraagd voor marinematerieel, meer bepaald bestemd voor de Nederlandsche defensie.

Gevolg gevende aan bij de behandeling van vorige Staatsbegrootingen in de Staten-Generaal gedane beloften, deelde ondergeteekende in de Memorie van Toelichting tot genoemd ontwerp zijne denkbeelden mede omtrent de organisatie van het geheele marinematerieel.

In het Voorloopig Verslag van de Commissie van Rapporteurs uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal voor dit wetsontwerp werden tegen het toestaan der voor dat materieel, met uitzondering van het nieuw torpedo-materieel, aangevraagde gelden bezwaren geopperd, op grond van den reeds vroeger geuiten wensch, dat de gelden voor nieuwen aanbouw van materieel, voor de landsverdediging bestemd, bij suppletoire begrooting zouden worden aangevraagd, opdat de Staten-Generaal die aanvraag, in verband met het voorgestelde plan van organisatie, zonder overijling zouden kunnen overwegen.

Ook werd gewezen op de dringende noodzakelijkheid dat aan de aanvraag zou voorafgaan de vaststelling van een algemeen plan van de landsverdediging, met nauwkeurige omschrijving van de taak, door de land- en zeemacht daarbij te vervullen en met aanwijzing der daarvoor gevorderde middelen.

Beter nog werd geacht, indien door de Departementen van Oorlog en Marine te zamen voorstellen werden gedaan, omtrent de verdediging van het land aan de zeezijde en deze tot grondslag werden genomen voor eene credietaanvrage voor defensieschepen.

In de Memorie van Antwoord (Gedrukte stukken 1899—1900 2. VI. 37) op vorenbedoeld Voorloopig Verslag werd opgemerkt, dat aan het geopperde denkbeeld, dat door de Departementen van Oorlog en Marine te zamen voorstellen zouden worden gedaan voor de verdediging van ons land aan de zeezijde, en op die voorstellen de credietaanvrage voor defensieschepen zou worden gebaseerd, naar het oordeel van den ondergeteekende voldoende was voldaan, door bij de vaststelling van het plan van maritieme defensie te handelen in overleg met het Departement van Oorlog, terwijl de innige samenwerking tot die defensie genoegzaam verzekerd kan worden geacht doordat de betrekking van stellingcommandant te Willemsoord en te Hellevoetsluis aan zeeofficieren is opgedragen.

Bij de beraadslagingen in de Tweede Kamer der Staten-Generaal over Hoofdstuk VI der Staatsbegrooting dienstjaar 1900 werd door verschillende leden nader aangedrongen op uitstel der

aanvrage van gelden voor materieel voor de binnenlandsche defensie, op de gronden reeds in het Voorloopig Verslag vermeld, en ten slotte een amendement aangenomen tot strekking hebbende de gelden, aangevraagd voor nieuw materieel voor de binnenlandsche defensie, met uitzondering van de gelden voor den aanbouw van torpedobooten, niet voor dat doel te gebruiken doch te bestemmen tot eersten termijn voor den aanbouw van een derde pantserschip type „Koningin-Regentes".

Alvorens dit amendement in behandeling werd genomen was daaromtrent door den ondergeteekende, in zijn antwoord aan de verschillende sprekers, onder meer het navolgende verklaard:

„Indien de Kamer eerst meer inlichtingen wenscht te hebben omtrent het vraagstuk van de Nederlandsche defensie, wil ik mij bij uitstel van aanvraag voor schepen daarvoor, wel neerleggen, met de verzekering echter, dat ik de vernieuwing van het materieel voor de binnenlandsche defensie zoo hoog noodig acht, dat ik mij voorstel het volgend jaar met een aanvraag daarvoor terug te komen.

„Wanneer het mogelijk is de zaak bij suppletoire begrooting in den loop van het jaar te regelen zal ik dit trachten te doen. Het volgend jaar zal er wel gelegenheid zijn de zaak van de defensie nader te bespreken en zal ik er dus nu niet verder op ingaan, in de meening dat de leden, die over het Nederlandsch materieel hebben gesproken, de opinie van de Kamer weergeven, dat dit materieel thans niet moet worden aangevraagd."

In het Voorloopig Verslag van de Commissie van Rapporteurs uit de Eerste Kamer der Staten-Generaal over het bedoelde ontwerp van wet, werd toegejuicht dat de Minister zich in de andere Kamer had bereid verklaard, om de aanvrage van gelden voor de binnenlandsche defensie te doen bij afzonderlijk wetsvoorstel en niet bij de jaarlijksche begrooting, waardoor de Volksvertegenwoordiging in staat zal worden gesteld aan zijne voorstellen hare onverdeelde aandacht te wijden en die op zich zelf staande te beoordeelen, en werd het vertrouwen uitgesproken, dat door den Minister met het indienen van het afzonderlijk wetsvoorstel niet zou worden gedraald.

In de Memorie van Antwoord op dit Voorloopig Verslag, verklaarde ondergeteekende zich te verheugen in die instemming, te vertrouwen dat daardoor het middel zal zijn gevonden om eene beslissing omtrent deze hoogst gewichtige aangelegenheid zooveel mogelijk te bespoedigen, en reeds met zijn Ambtgenoot van Oorlog in overleg te zijn getreden, omtrent het in nadere overweging nemen van het algemeen plan van de landsdefensie aan de zeezijde.

Bij de beraadslagingen in de Eerste Kamer der Staten-Generaal over hoofdstuk VI werd de hoop en het vertrouwen uitgesproken, dat die plannen en voorstellen voor de binnenlandsche defensie aan de zeezijde spoedig in handen van de Kamer zouden komen.

In het antwoord van den ondergeteekende aan de verschillende sprekers deelde hij onder meer mede, geheel met dien wensch

in te stemmen en te kunnen verzekeren, dat door hem zou worden gestreefd om tot dien uitslag te geraken.

Gevolg gevende aan den wensch der Staten-Generaal en de door den ondergeteekende gedane toezegging, heeft hij de eer hierbij aan te bieden een ontwerp van wet tot vaststelling eener suppletoire begrooting tot aanbouw van marinematerieel voor binnenlandsche defensie.

Deze voorgestelde aanbouw is gegrond op een algemeen plan van defensie aan de zeezijde, door den Minister van Oorlog en ondergeteekende opgemaakt, dat als geheim stuk aan de Staten-Generaal zal worden overgelegd.

Het blijkens dat plan van defensie noodig geachte marinematerieel voor de landsverdediging aan de zeezijde, in verband met de verdedigingsmiddelen der landmacht, is in aantal en soort van schepen gelijk aan hetgeen door den ondergeteekende voor dat doel werd aangegeven in de Memorie van Toelichting op het Ontwerp van wet tot vaststelling van het VIde Hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1900.

Aan hetgeen in die Memorie werd meegedeeld omtrent de verdediging des lands aan de zeezijde en het daartoe noodig geachte marinematerieel, meent hij nog het navolgende te moeten toevoegen:

Daar om verschillende redenen, voornamelijk ook de vele en velerlei hulpbronnen in de provinciën Noord- en Zuidholland aanwezig, de nieuwe Hollandsche waterlinie krachtig verdedigd zal moeten worden, zal het te verdedigen gebied aan de zeezijde zich moeten uitstrekken van en met de Vliegaten tot en met de Goereesche zeegaten.

De toegangen van uit zee in dat kustgebied, die verdedigd moeten worden, zijn:

de Vliegaten, de Texelsche zeegaten, de haven van IJmuiden, de Nieuwe Waterweg, het Brielsche zeegat en de Goereesche zeegaten.

Van deze toegangen dient de verdediging van eerstgenoemde alleen door de zeemacht te geschieden, waarom, de samenwerking van land- en zeemacht bij de landsverdediging hier op den voorgrond stellende, de verdediging der vijf overige toegangen het eerst zal worden beschouwd.

De Texelsche zeegaten.

De Texelsche zeegaten zijn, de ondiepe geulen buiten rekening latende, het Schulpengat en het Westgat, welke beide gaten toegang geven tot de reede van Texel; het Schulpengat is het diepste en gemakkelijkste te bevaren en zal de meest waarschijnlijke weg zijn, dien eene vijandelijke vloot kiest, welke naar de reede van Texel wil doordringen.

De taak van de in de stelling van den Helder aanwezige zeemacht is in de vorengenoemde Memorie van Toelichting uiteengezet. Hierbij kan nog gevoegd worden, dat die scheepsmacht ook tot neventaak heeft een eventueel door de Vliegaten

binnengedrongen vijand te beletten, de stelling van de Oostzijde aan te vallen.

Voor het zooveel mogelijk openhouden van de zeegaten, ook van de Vliegaten, om daardoor eene mogelijke blokkade te vertragen, alsook tot het bij gunstige gelegenheid den vijand op de kust bestoken, zijn krachtige zeewaardige schepen noodig, aan welken eisch de reeds bestaande en in aanbouw zijnde pantserschepen type „Kortenaer" en type „Koningin-Regentes" geheel voldoen. Ook worden zulke schepen vereischt om de forten te steunen in hunne pogingen, den vijand te beletten de stelling te forceeren; hun voornaamste taak zal daarbij zijn de vijandelijke schepen te dwingen bij pogingen tot forceering hun weg te nemen dicht langs en onder het werkzaam vuur der kustversterkingen.

Bij eventueel doordringen van de vijandelijke scheepsmacht tot op de reede zijn onze pantserschepen een onmisbare steun der landversterkingen, daar zonder die schepen de vijandelijke vloot zich buiten het werkzaam vuur onzer zware artillerie in den Texelstroom zou kunnen opstellen.

Vooral in dit stadium van den strijd komen de torpedobooten tot hun recht, die trouwens ook in vroegere stadiums een niet te ontberen hulp zijn.

Daar de bewakingsdienst in de zeegaten zeer afmattend is, en bovendien door de uitoefening daarvan, de daarmede belaste schepen in voor de gevechtsposities hoogst ongunstige toestanden kunnen komen, mag die niet aan de pantserschepen worden opgedragen. Ook is het niet gewenscht dien dienst door de torpedobooten te doen verrichten, daar er dan gevaar zoude bestaan, dat over deze vaartuigen, op de oogenblikken, waarop zij door hunne torpedo-aanvallen van grooten invloed op de beslissing van den strijd kunnen wezen, door bekomen averijen niet beschikt zoude kunnen worden.

Voor dezen bewakingsdienst dienen dus afzonderlijke vaartuigen bestemd te worden en komen daartoe de voorgestelde kanonneerbooten als het meest geschikte type voor. Daartoe particuliere vaartuigen te bestemmen wordt niet doelmatig geacht, daar de voor dezen dienst te bezigen schepen ook eenige gevechtswaarde dienen te bezitten om betonning van de vaarwaters en opruiming der versperringen door vijandelijke lichte vaartuigen te kunnen tegengaan.

Voor de stelling van den Helder worden als minimum van de vorengenoemde schepensoorten noodig geacht:

5 groote pantserschepen;
4 kanonneerbooten en
6 groot-model torpedobooten,

waarvan de pantserschepen meer bepaald zijn aangewezen voor den geschutstrijd en den strijd van nabij, de kanonneerbooten voor het bewaken der zeegaten, het tegengaan der betonning en het bewaken en verdedigen der versperringen, en de torpedo-

booten steeds zullen moeten optreden daar, waar van dat optreden succès kan worden verwacht.

De haven van IJmuiden.

Eene blokkade van de haven van IJmuiden is door den vijand met betrekkelijk weinig schepen uit te voeren en te handhaven, voornamelijk omdat de nauwe ingang gemakkelijk te bewaken en te observeeren is, waardoor die haven zich niet eigent voor uitvallen, terwijl bovendien uitvallende schepen buiten de hoofden dadelijk in volle zee zijn en een terugtrekken op de haven dus gemakkelijk door den vijand kan worden afgesneden.

Schepen voor de verdediging dier haven te bestemmen is niet raadzaam, aangezien die in de havenkom niet kunnen manoeuvreeren; die verdediging en het aan vijandelijke schepen beletten om daar binnen te varen en in de havenkom post te vatten is de taak der forten aan den wal, terwijl de marine daarbij slechts met een drietal groot-model torpedobooten kan assisteeren, om zoo mogelijk vijandelijke schepen te beletten, zich in de havenkom op te stellen, om van daar het fort onder vuur te nemen of wel naar de sluizen door te dringen, zullende die torpedobooten ook worden bestemd om onder daartoe gunstige omstandigheden tegen blokkeerende schepen en tegen een vijand, die elders op de kust tracht te landen, op te treden.

De Nieuwe Waterweg.

Wat blokkade betreft en ongeschikheid tot uitvallen verkeert de Nieuwe Waterweg in nagenoeg gelijke omstandigheden als de haven van IJmuiden, terwijl het vaarwater binnen de hoofden geen gelegenheid aanbiedt, om met goed gevolg met groote schepen op te treden en deze bovendien het vuur van het fort zouden kunnen belemmeren.

De verdediging van dezen ingang dient daarom ook in hoofdzaak de taak der landmacht te zijn, terwijl de marine zich hierbij moet bepalen tot het onder gunstige omstandigheden doen van torpedoboot-aanvallen en tot het in samenwerking met de landmacht bewaken en verdedigen der torpedoversperring, daar tot dit laatste doel geen geschut kan worden opgesteld op den Zuidelijken oever.

Hiervoor worden noodig geoordeeld één kanonneerboot en drie groot-model torpedobooten.

Het Brielsche zeegat.

Dit is door de geringe diepte van weinig beteekenis; voor de verdediging wordt de havenbatterij van de vesting Brielle voldoende geacht. Zoo noodig kunnen een of meer kanonneerbooten van de scheepsmacht voor de Goereesche zeegaten nog tot de verdediging medewerken.

De Goereesche zeegaten.

Deze zijn het Slijkgat en het Bokkegat, van waar door het Zuiderdiep en het Aardappelengat of door het Rak

van Scheelhoek, het Haringvliet kan worden bereikt.

De zeemacht heeft bij de verdediging hier tot taak, zooals ook in de meergenoemde Memorie van Toelichting is aangegeven, in de eerste plaats het bewaken der zeegaten, het bemoeilijken van het betonnen daarvan door den vijand en het bewaken en medewerken tot de verdediging van de versperringen. Hiervoor zijn kanonneerbooten noodig om dezelfde redenen als voor de Texelsche zeegaten is aangegeven.

Bij het binnendringen van den vijand verkeert onze scheepsmacht bij het voeren van den geschutstrijd hier in de gunstige omstandigheid, dat zij achter de banken positiën kan innemen, waar zij tegen een rechtstreekschen aanval gedekt is, en dus reeds, alvorens de vijand onder het vuur van het geschut der vesting Hellevoetsluis is gekomen, met kans op succès kan optreden, om daarna het vuur dier batterijen te steunen.

Tot het voeren van dien geschutstrijd worden schepen met pantserdoorborend geschut vereischt, welke schepen echter betrekkelijk klein kunnen zijn, daar het doen van uitvallen hier buitengesloten moet worden.

Bij hetgeen de ondergeteekende reeds heeft aangevoerd tegen de meening, geuit bij de behandeling van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1900, dat de door hem voor de Goereesche zeegaten noodig geoordeelde kleine pantserschepen te vervangen waren door een of meer forten op den wal van Goeree, meent hij nog te moeten opmerken dat, om door vaste sterkten evenveel artilleristischen weerstand te verkrijgen als door die kleine pantserschepen, die sterkten niet verder uit elkander zouden mogen liggen dan noodig is om binnendringende vijandelijke schepen steeds onder het werkzaam vuur van ten minste één dier forten te doen blijven, en daarvoor een vrij groot aantal forten zou worden vereischt.

Torpedobooten moeten ook hier de scheepsmacht aanvullen; groot-model booten om in de zeegaten te ageeren, uitvallen te doen op blokkeerende vijandelijke schepen en c. q. onder gunstige omstandigheden, in vereeniging met torpedobooten uit andere zeegaten, tegen vijandelijke schepen op de kust op te treden, terwijl in de ondiepe geulen tusschen de vaarwaters ook klein-model torpedobooten hier met succès kunnen optreden.

De voor de verdediging der Goereesche zeegaten als minimum noodig geoordeelde sterkte der zeemacht is:

3 kleine pantserschepen,
4 kanonneerbooten,
6 groot-model torpedobooten,
4 klein-model torpedobooten.

Ter verdediging van den Waterweg die van uit het niet verdedigd wordende Brouwershavensche zeegat naar het ernstig te verdedigen deel des lands voert, het Hellegat, dient de stelling van het Hollandsch Diep en het Volkerak. Zoowel bij den tegenwoordigen toestand als bij verbeterd Hellegat met verbeterd fort

Prins Frederik wordt eenige steun van de zeemacht bij die verdediging onmisbaar geacht.

De taak der zeemacht bij deze verdediging is het beletten of bemoeilijken van het betonnen der vaarwaters, het zooveel mogelijk bemoeilijken van de manoeuvres der vijandelijke schepen in die nauwe vaarwaters en het helpen bewaken en verdedigen der versperringen, terwijl zij verder moet waken tegen het overtrekken van het Hollandsch Diep door vijandelijke troepen.

Hiervoor worden als een minimum noodig geacht, 2 kanonneerbooten en 2 klein-model torpedobooten, kunnende in omstandigheden dat deze macht te gering wordt geacht, zonder overwegend bezwaar eenige versterking van elders worden aangetrokken.

Tot steun van de landmacht in het den vijand bemoeilijken in het overtrekken der rivieren worden op de Nieuwe Merwede en Waal nog 2 kanonneerbooten noodig geacht.

De Vliegaten.

De Vliegaten geven toegang door de verschillende binnenwaarts gelegen vaarwaters naar de kom der Zuiderzee en naar de reede van Texel. De verdediging hiervan is uitsluitend de taak der zeemacht.

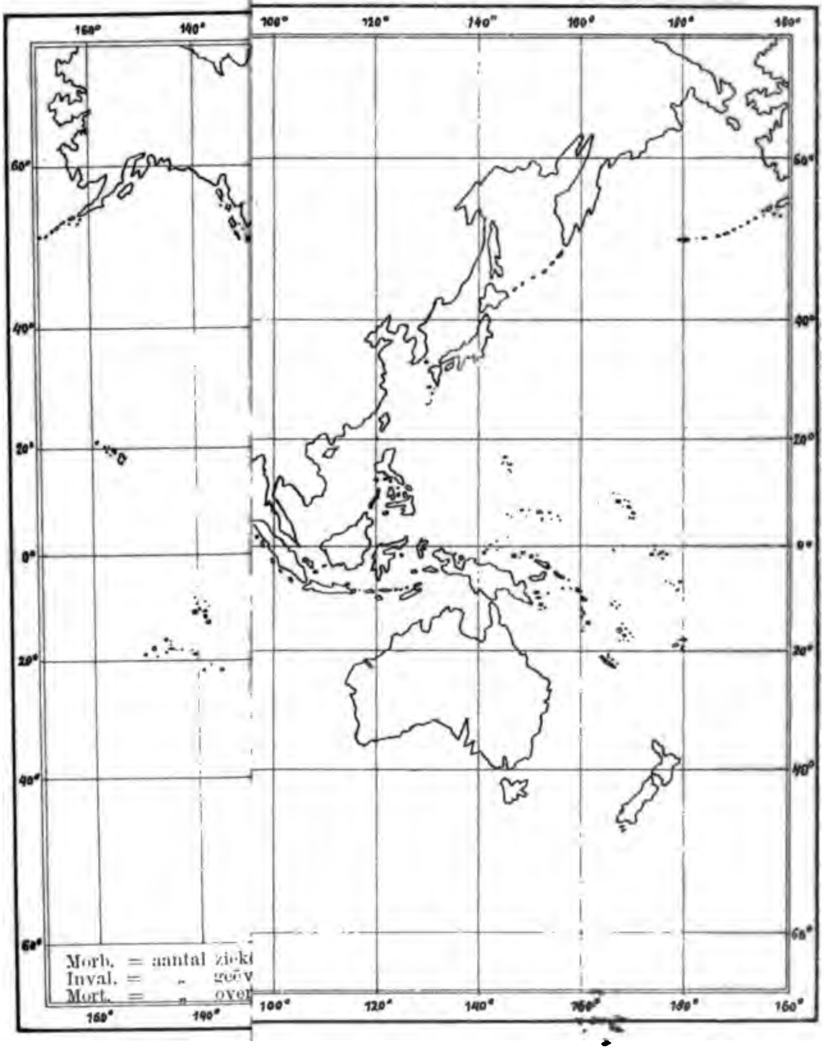
Het doel dier verdediging en de wijze waarop die dient te geschieden zijn uiteengezet in de vorengenoemde Memorie van Toelichting, waarbij het materieel, voor die verdediging benoodigd, werd aangegeven voor twee gevallen; namelijk bij den tegenwoordigen toestand der Zuiderzee en bij dien na de afdamming daarvan volgens de plannen der Staatscommissie.

Hoewel er nog geen zekerheid bestaat omtrent de uitvoering dier plannen, acht ondergeteekende het toch niet noodig om in een plan van organisatie der vloot, te rekenen op bestrijding van gepantserde schepen op de Zuiderzee omdat in de laatste jaren door de ons omringende Staten geen pantserschepen meer worden aangebouwd van zoo geringen diepgang, dat zij in de kom der Zuiderzee kunnen komen, en de thans bestaande zoodanige schepen geen langeren levensduur zullen hebben dan de meest validen onzer oude monitors.

Zoodra geen vijandelijke pantserschepen meer in de kom der Zuiderzee kunnen komen, vervalt ook de noodzakelijkheid voor ons om in die kom schepen te hebben met pantserdoorborend geschut, en kan voor de verdediging met kanonneerbooten en c. q. torpedobooten worden volstaan; namelijk alleen kanonneerbooten bij afdamming en kanonneerbooten met torpedobooten bij nog open Zuiderzee, wijl in het laatste geval lichte vijandelijke schepen nog in de kom der Zuiderzee kunnen doordringen.

Hoewel de in de Vliegaten, in de toegangen tot de Zuiderzee en in de kom der Zuiderzee tegen den vijand geageerd hebbende scheepsmacht op Amsterdam teruggetrokken, misschien nog eenigen steun aan de verdediging dier stelling zou kunnen verleenen, mag hierop niet worden gerekend, daar de kans

Overzich **ZEND DER TOTALE STERKTE bij de**



Dr. J. A. Portengi
Officier van Gezondheid d
Hr. Ms. Zeemacht.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

groot is, dat die scheepsmacht alsdan zoo gehavend zal zijn, dat zij weinig diensten meer zal kunnen presteeren.

Het hebben van pantserdoorborend geschut in de kom der Zuiderzee en het terugtrekken der scheepsmacht van uit de Vliegaten op Amsterdam, ook bij niet afgesloten Zuiderzee, niet bepaald noodzakelijk meer geoordeeld wordende, kunnen voor de verdediging der Vliegaten dieper gaande gepantserde schepen worden benut, die veel grooter strijdwaarde hebben dan de voorgestelde ongepantserde monitors. Die schepen zullen, tot terugtrekken genoopt, dit moeten doen naar den Texelstroom, en daar moeten medewerken tot tegenhouden van de vijandelijke schepen, die van uit de toegangen naar de Zuiderzee van om de Oost de Stelling van den Helder willen aanvallen.

Voor de verdediging van de Vliegaten en binnengelegen vaarwaters en van de Zuiderzee wordt als minimum noodig geacht:

2 kleine pantserschepen
5 kanonneerbooten
3 groot-model torpedobooten
6 klein-model torpedobooten;

(bij afdamming der Zuiderzee kan met 4 kanonneerbooten worden volstaan).

Het voorgaande resumeerende blijkt, dat de ondergeteekende, voor het materieel der Nederlandsche verdediging, rekening houdende met de mogelijkheid, om zoo noodig door de binnenlandsche waterwegen tijdig enkele kanonneerbooten van de eene naar de andere stelling over te brengen, noodig acht:

5 groote pantserschepen
5 kleine pantserschepen
21 groot-model torpedobooten
12 klein-model torpedobooten en
14 kanonneerbooten

of bij afdamming der Zuiderzee 13 kanonneerbooten.

Zich vleiende met de hoop dat de Volksvertegenwoordiging met ondergeteekende de noodzakelijkheid zal beamen, om onverwijld te beginnen met den aanbouw van nieuw materieel voor de landsdefensie, volgens de hiervoren aangegeven organisatie, worden bij deze suppletoire begrooting gelden aangevraagd, als eerste termijn voor den aanbouw van een klein pantserschip voor binnenlandsche defensie voor het zuider-frontier.

Het ontwerp van dat kleine pantserschip is niet geheel hetzelfde als aanvankelijk bij de begrooting voor 1900 werd voorgesteld; ondergeteekende heeft gemeend enkele wijzigingen daarin te moeten aanbrengen, waardoor de gevechtswaarde van dat schip belangrijk zal worden verhoogd. Die wijzigingen zijn:

1°. het vervangen van 2 der kanons van 7,5 c.M. door 2 kanons van 12 cM., wat eene belangrijke versterking geeft in artilleristische kracht;

2°. de vaart van het schip van 10 op 12 mijl te brengen,

wat meergere zekerheid geeft, in alle voorkomende omstandigheden de noodige vaart te kunnen loopen;

3°. het optrekken van het achterschip, waardoor de zeewaardigheid zeer wordt verhoogd, wat bij onstuimig weer in de Goereesche- en vooral in de Vliegaten van niet geringe waarde moet worden geacht omdat daardoor het retraitestuk langer zal kunnen worden gebruikt; en

4°. het aanbrengen van eene onderwater torpedolanceerinrichting. Op het vroegere ontwerp van het voor deze diensten bestemde schip moest deze zoo hoogst gewichtige installatie achterwege blijven uit gebrek aan ruimte.

De hoofdafmetingen van het nu aangevraagde kleine pantserschip zullen bedragen:

lengte op de lastlijn	± 70,00 M.
wijdte	13,25 „
diepgang	4,10 „
waterverplaatsing	2514 ton.

het machinevermogen voor eene vaart van 12 mijl zal zijn 1850 P.K., de bewapening zal bestaan uit:

2 kan^{n}. van 21 c.M. snelv. L 40
2 „ „ 12 „ „ „
4 „ „ 7,5 „ „ „

en eene onderwater boeglanceerinrichting.

De bestekteekeningen zullen, zoodra deze geheel gereed zijn, worden overgelegd.

De prijs van het hierbedoelde schip wordt geraamd op f 2 475 000 dus f 375 000 meer dan het kleine pantserschip op de ontwerp begrooting voor het loopende jaar door den ondergeteekende voorgesteld.

De meerdere kosten van het nu door hem gevraagde schip acht hij ten volle gerechtvaardigd door de belangrijk hoogere gevechtswaarde daarvan.

De Minister van Marine,
RÖELL.

CORRESPONDENTIE.

De Redactie acht het niet ondienstig er nogmaals op te wijzen dat stukken waarvan de naam van den schrijver niet bekend is, in *geen* geval worden geplaatst.

Het op deze wijze ingezonden artikel ligt ter beschikking van den schrijver.

Aan den inzender uit O.-Indië van de „bladvulling", waarin gewezen wordt op het niet overeenstemmen van het „Extract

Reglement op Eerbewijzen en Saluten enz.", voorkomende in het in 1897 uitgegeven „Reglement op de Commando's voor de exercitiën en manoeuvres enz", art. 20, met hetgeen voorgeschreven is in Deel II, hoofdst. I, blz. 40, kolom 6 der Verordeningen v. d. Kon. Ned. Zeemacht, wordt medegedeeld dat zijne meening berust op eene dwaling, daar ingevolge Circulaire voor de Zeemacht B n°. 170, dato 23 Jan. 1899 („Marineblad" jaarg. 1898—1899 blz. 1505) eerstgenoemd „Extract Reglement" vervallen is sinds 1 Januari 1899.

Voor belangstellende leden der M. V. of abonné's op het „Marineblad", zijn ter beschikking bij de Redactie:

1. *Voorloopig verslag* van de Commissie van Rapporteurs omtrent het Wetsontwerp tot verhooging van een viertal artikelen voor het dienstjaar 1900, strekkende om tot een gewijzigde boekhouding bij de werven en een daarmede verband houdende instelling van een bureau van contrôle bij het Departement van Marine te geraken.
2. Memorie van Antwoord.

BOEKBEOORDEELING.

Een en ander over het dragen van den soldaten-ransel.

Onder bovenstaanden titel schreef de gepensionneerde kapitein der infanterie W. M. H. Anten een artikel in de Augustus-aflevering van de „Hygienische Bladen", ten doel hebbende de wenschelijkheid aan te toonen om den ransel af te schaffen, met welk opstel wij, hoewel wij op dat gebied moeilijk een oordeel kunnen uitspreken over de toestanden bij de landmacht, geheel instemmen.

Reeds in vele dagbladen en militaire tijdschriften heeft de heer Anten blijk gegeven een open oog te hebben voor de nadeelige gevolgen, die een te zware belasting voor den soldaat onvermijdelijk na zich sleept.

Bij het korps mariniers behoort de ransel sedert een paar jaren tot het verleden, terwijl hij vóór dien tijd reeds sedert langen tijd niet meer aan boord der oorlogsschepen of naar de tropen meegenomen werd. Alleen de ranselzak, die op het toenmalige draagriemenstel, dat bij de landmacht nu nog in gebruik is, paste, bleef den man vergezellen, hoewel hij bij kleine expeditiën aan boord gelaten werd. Nu het draagriemenstel vervangen is door bandelieren en dus een bevestiging van den ranselzak niet meer mogelijk is, is ook deze bij de uitrusting vervallen.

Bij expeditiën van eenigszins langen duur, waarbij eenige schoone onderkleederen niet kunnen ontbreken, wordt nu in O. I. nog een zeildoeksche ransel meegegeven, die op de manier der wandelaars-ransels onder de [illegible] door wordt vastgemaakt.

Deze draagwijze is bij lange marschen niet aan te bevelen, vooral niet in de tropen, waar elke schaveling of drukking zeer hinderlijk wordt en het was met het oog daarop en op de afschaffing van het ledergoed, dat wij het artikel van den luitenant Brekenecher in de vorige aflevering van dit tijdschrift overnamen, omdat daaruit op het gebied van gewichtsvermindering en gewichtsverdeeling zeer veel te leeren valt.

Wij wenschen den heer Astes veel succes met zijn onvermoeide pogingen om het volhardingsvermogen van de miliciens met hun korten oefeningstijd niet te zwaar te doen beproeven door hen als lastdier te willen trainen.

De Nederlandsche vlag. — Nieuwe Bijdragen tot de kennis harer kleuren. — door C. de Waard. Groningen, J. B. Wolters, 1900.

In deze hoogst belangrijke studie heeft schrijver het ontstaan onzer vlag, en de verandering van Oranje als bovenste baan door rood, over welke kwestie vele geleerden het nog niet eens zijn, trachten op te lossen.

Gelijk S. zelf erkent, is hij hierin niet volkomen geslaagd en wel omtrent de reden *waarom* het Oranje in Rood is veranderd.

Na een studie gemaakt te hebben van alles wat omtrent dit onderwerp is geschreven, en waarbij verschillende meeningen zijn voorgestaan, heeft de heer De Waard door eigen onderzoek van liassen van acquitten, die in vorige eeuwen als bijlagen bij de rekeningen van verschillende ambtenaren bij de Rekenkamer van Zeeland zijn ingediend, meer licht trachten te verspreiden over deze zaak. Wat dit onderzoek heeft opgeleverd, meenen wij als volgt te kunnen samenvatten.

Met terzijdestelling van de meening van enkelen, die hebben willen betoogen, dat het rood, wit en blauw onzer vlag reeds lang voor den tachtigjarigen oorlog gevoerd werd, welke betoogen zeer vaag zijn, komen drie voorname deskundigen op den voorgrond, die dit onderwerp hebben behandeld, n.l.: professor Fruin, de heer Jhr. J. C. de Jonge en de heer ter Gouw. Deze drie geleerden komen allen tot de conclusie, dat de oorsprong der vlag is Oranje, Wit en Blauw, als zijnde de kleuren van den Prins van Oranje. De heer De Jonge heeft eerst de onderstelling gewaagd, dat bij het eerste stadhouderlooze bewind het Oranje, op last der Staten, in rood is veranderd, welke meening hij echter later zelf heeft herroepen. Langen tijd heeft de meening toch bestaan, dat onder de z.g. Prinsenvlag verstaan moest worden Oranje, wit en blauw, en onder Statenvlag: Rood, wit en blauw.

Dit is volkomen onjuist. De Statenvlag was de vlag: rood met den Leeuw met de pijlen. De Staten hebben in 1653 integendeel de bestaande vlag op de schepen gehandhaafd, d. i. de Prinsenvlag Oranje, wit en blauw. En toch bestond te dier tijde al de roode baan in plaats van de oranje.

Het onderzoek van den heer De Waard heeft nu aan het licht gebracht, dat voor 1630 de vlag altijd Oranje, wit en blauw was, en na 1663 steeds rood, wit en blauw. De overgang heeft in dien tusschentijd plaats gehad. Daar nu 1630 zeker wel als een der jaren van het volle machthebbende stadhouderschap mag genoemd worden, is het ondenkbaar, dat het veranderen van oranje in rood aan eenige politieke bedoeling moet toegeschreven worden. Hoewel na 1664 het rood in onze vlag een voldongen feit was, blijven de vlaggen nog steeds met de benaming Prinsenvlaggen aangeduid.

Of nu die verandering heeft plaats gehad, omdat rood zich beter hield dan oranje, of omdat de kleuren van het Prinsdom Oranje eigenlijk Rood, wit en blauw waren (een roodgesnoerde, met zilver (wit) beslagen, blauwe jachthoorn op een gouden schild), moeten wij in het midden laten.

Gelijk uit vele stukken kan blijken werden, hoewel Rood gebruikt werd, de gewone kleuren der Generaliteit of Staten: Oranje, wit en blauw genoemd.

In 1795 werd voor het eerst officieel bij de instelling der Bataafsche republiek de vlag Rood, wit en blauw bepaald, voor de oorlogsmarine met de Nederlandsche maagd.

Nu schijnt in 1813 bij de herstelling onzer onafhankelijkheid de geschiedenis der vlag in vergetelheid te zijn geraakt, zoodat het Rood, wit en blauw tot op heden onze vlag is gebleven. Waar professor Fruin in zijn conclusies er tegen op komt het Rood in Oranje te veranderen, omdat het niet aangaat eene vlag, waaronder roemrijke zeeslagen zijn geleverd, als partijvlag in minachting te brengen, komt de heer De Waard daartegen o. i. terecht op. Het geldt hier toch geen verandering, daar die oude vlag immers officieel steeds Oranje, wit en blauw heeft geheeten, al was de bovenste baan in werkelijkheid rood!

Zonder over de wenschelijkheid dier verandering een oordeel te willen vellen, treft het ons toch, dat bij onze Marine, in den tegenwoordigen tijd, waar de band tusschen Nederland en Oranje inniger is dan ooit, in geen onzer vlaggen, geus, wimpel, commandovlaggen of standaarden de Oranjekleur meer wordt aangetroffen.

De lezing van de zeer belangrijke studie van den heer de Waard wordt een ieder die belang stelt in onze geschiedenis, ten zeerste aanbevolen.

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten, Beschrijvingea enz., door het Ministerie van Marine, Afd. Hydrographie.

No. 146. Moluksche Archipel, Blad II, op 1 : 1.000.000.
Groote correctiën 1900. Prijs *f* 1.15.
Verkrijbaar bij de Gebroeders Van Cleef, Spui 28a, 's-Gravenhage.

No. 37. Plannen van Ankerplaatsen op de Westkust van Sumatra Blad III.
Groote correctiën 1900. Prijs *f* 1.05.

No. 160. Oostkust Sumatra, Palembang rivier van P. Pajoeng tot Palembang, op 1 : 40.000.
's-Gravenhage, Juli 1900. Prijs *f* 0.30.

No. 30. Westkust Sumatra van Ajerbangies tot Padang, op 1 : 250.000.
Groote correctiën 1900. Prijs *f* 1.30.
Verkrijgbaar bij de Gebroeders Van Cleef, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Circulaires voor de Zeemacht.

D 206. Voorschrift omtrent plaatsing van machine- en stuurtelegraaf, seingevers en ontvangers en beschildering der wijzerplaten met afbeelding van de laatste. Als principe wordt aangenomen, beweging der handels bij machinetelegraaf naar voren voor „vooruit" en omgekeerd; bij stuurtelegrafen zal de beweging van de handels aangeven aan welken kant de werkelijk aanwezige of wel denkbeeldige *naar voren* wijzende helmstok of roerpen moet worden gelegd.

D 207. Uitbreiding inventaris detail machinist met „brons in staven" en „bronsdraad".

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

Mutatiën gedurende de maand Juli 1900.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 1e kl.	S. F. Nolst Trenité	non-actief . . .	W/s. Helvoet .	1 Aug.
Dir. off. van gez. 1e kl. .	Dr. A. F. Verschuur	Dir. Amsterd.	chef hospit. W o.	„
id. 2e „	Dr. H. J. van Rhijn	hospit. W/o. .	hospit. W/o. .	„

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Off.v.adm.1e kl.	C. Flaes.	Buffel	ged. te W/o. .	16 Juli.
id.	R. F. bar. v. Heerdt tot Eversberg . .	non-actief . . .	Buffel	„
Off.v. gez. 1e kl.	T. Janssonius . . .	ged. te Rotterdam	non-actief. .	1 Aug.
id.	Dr.J.C.H.H.Mackay	hospit. W/o.	ged. te Rotterd.	„
Off.v.adm. 2e „	J. A. van Veen. . .	overleden op 4 Juli 1900.		
Luit. t. z. 2e „	W. Bunge.	Wachts. W/o.	non-actief . . .	8 Juli.
Kapt. t. z. . .	J.H.L.J.bar.Sweerts de LandasWijborgh	ged. te W/o. .	Gelderland. . .	16 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. M. W. Kuijl. . .	id.	id.	„
id.	E. W. Pfeiffer . . .	Zeeland	id.	„
id.	A. van den Driessen Mareeuw	1e off. Cerberus	id.	„
id. 2e „	F.W.J. Groeneboom	Zeeland . .	id.	„
id.	A. H. v. Deursen . .	id.	id.	„
id.	J. J. H. Commijs .	id.	id.	„
id.	E. M. Wissmann. .	id.	id.	„
Adelborst 1e kl.	A. H. v. d. Mersch .	Kortenaer . . .	id.	„
id.	J. F. Oosten	non-actief. . . .	id.	„
id.	J. van Engelenburg	id.	id.	„
id.	B. Kruijs	Bellona.	id.	„
id.	A. E. van Dishoeck.	non-actief . . .	id.	23 „
id.	W. J. H. v. Straaten	Bellona.	id.	16 „
id.	H. A. Romswinckel	non-actief . . .	id.	„
id.	C. F. Balsem. . . .	id.	id.	„
id.	F. A. Buddingh . .	id.	id.	„
1e luit. marin.	P. S. Groen.	Zeeland	id.	„
Off. v. gez. 1e kl.	E. C. Lorentz . . .	non-actief . . .	id.	„
id. 2e „	M. van Willigen . .	Zeeland	id.	„
Off.v.adm. 1e „	C. Flaes.	ged. te W/o. .	id.	„
Off.-mach. 2e „	W. de Waardt. . .	id.	id.	„
Luit. t. z. 1e kl.	P. G. J. graaf van Hogendorp	Dufa	1e off. Cerberus	„
Luit. t. z. 1e kl.	J. W. Termijtelen. .	non-actief . . .	Dufa	16 Juli.
Dir. off. van gez. 2e kl. .	W. Meijboom. . . .	eskader O.I. .	non-actief . . .	26 Juni.
Luit. t. z. 2e kl.	R. van Leent. . . .	W/s. Amsterd.	id.	2 Juli.
id. 1e „	A. J. van Stockum	Zeeland	id.	1 Aug.
id.	L. F. H. Tuckerman	1e off. R. Claeszen	Zeeland. . .	„
Adj.-administr.	P. A. Snellen van Vollenhoven . . .	bevorderd tot off. v. adm. 2e kl.		16 Juli
id.	H. B. van Duin . .	id.	id.	„
id.	J. K. W. Franssen	id.	id.	„
Off.v.adm.2e kl.	P. A. Snellen van Vollenhoven . . .	Noordbrabant.	non-actief . . .	21 „
Off. v. gez. 2e „	A. Spanjaard. . . .	eskader O.-I. .	id.	21 Juni.
Luit. t. z. 2e „	G. Hoogenraad. . .	non-actief . . .	Zeeland	20 Juli.
id.	B. C. A. van Renterghem . . .	Kortenaer . . .	id.	„

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 2e kl.	W. C. Loudon . . .	Marnix	Kortenaer . . .	20 Juli
id.	Jhr.H.K.B. Rendorp	Wachts. W/o.	Marnix	„
id.	J. A. Bland v.d.Berg	non-actief . . .	Wachts. W/o.	25 „
id. 1e „	F. Bot	Departement	ged. te Utrecht bij de Sterrewacht	1 Aug.
id. 2e „	L. P. W. v. d. Wal	W/s. Helvoet .	Departement .	3 „
id.	G. C. M. Kolff . . .	non-actief . . .	W/s. Helvoet.	1 „
id. 1e „	A. J. Gooszen . . .	Das . . .	non-actief . . .	8 „
id. 2e „	A. F. Folkersma. .	id.	id.	„
id.	L. Hamming	Off.v.pol. Instit.	id.	1 „
id.	L. A. C. Steffelaar .	Ever	id.	„
Off.v.gez. 1e kl.	S. Ruitinga.	Urania.	id.	„
Off.v.adm. 2e „	J. R. J. de Raadt . .	id.	id.	„
Student	E. J. F. Bon	ontheven van zijne verplichtingen tegenover het Depart. en als zoodanig ontslagen . . .		
Luit. t. z. 1e kl.	Jhr. H. L. Quarles van Ufford	stafoff. der zeem.	Departement standplaats Breda	11 „
id. 2e „	J. F. Obbes	Departement .	non-actief . . .	1 „
id.	A. J. de Graaf . . .	W/s. Helvoet .	Departement .	3 „
id.	A. E. Thierens . . .	non-actief . . .	W/s. Helvoet.	1 „
id.	M. Wijt	Gier	non-actief . . .	28 Juli.
id.	R. van Leent. . . .	non-actief . . .	Gier	„
id.	J. G. W. Eilerts de Haan	bevorderd tot luit. t. z. 1e kl.		1 Aug.
Adelborst 1e kl.	J. C. Johanknegt .	id.	2e „	„
Luit. t. z. 1e „	E. Maes	non-actief		[1]
id. 2e „	C. van der Burg. .	id.		[2]
Luit. t. z. 1e „	J. A. M. Bron . . .	non-actief		[3]
id. 2e „	F. J. Creijghton . .	id.		[4]
id.	D. R. Schuitemaker	id.		[5]
Kapt.-luit. t. z.	J. B. Snethlage . .	1e off. Zeeland.	non-actief . . .	16 Aug.
Luit. t. z. 1e kl.	G. A. de Cocq . . .	non-actief . . .	1e off. Zeeland.	„
id.	S. Woldringh. . . .	id.	Marnix.	19 Juli.
Adspir.-admin.	P. A. F. Appelboom	bevord. tot adj.-administrateur		2 Aug.
id.	L. Hollaar.	id.	id.	„
id.	J. Doek	id.	id.	„
id.	E. G. P. van Sijpveld	id.	id.	„
Off.v.adm. 2e kl.	J. P. Zur Mühlen .	eskader O.-I. .	non actief . . .	19 Juli.
Adelborst 1e kl.	J. de Jong	bevorderd tot luit. t. z. 2e kl.		2 Aug.
id.	F. J. Witteveen . .	id.	id.	„
Off.-mach. 1e kl.	J. M. Sporry	gepensionneerd		1 „

1) 7 Juli 1900 naar O.-I vertrokken met het S.S. »Prins Hendrik".
2) Idem Idem.
3) 14 Juli 1900 naar O.-I. vertrokken met het S.S. »Oengaran".
4) Idem Idem.
5) Idem Idem

PLAAT I.

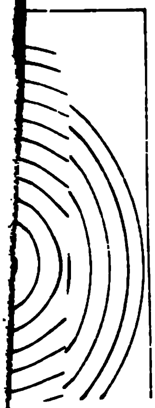
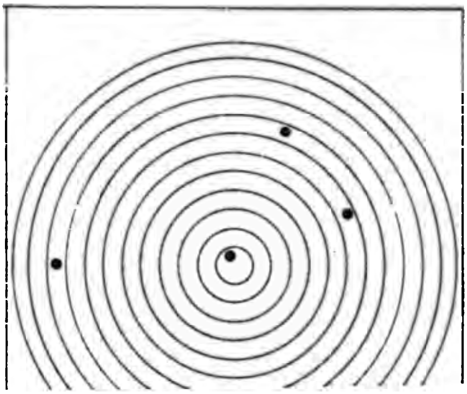


Fig. 2e



INHOUD:

Vertering van Condensorpijpjes en van roodkoperen pijpen, waarin zeewater vloeit, door J. H. BRUCKER ANDRIES.....................

Schijfschieten met het geweer op korte banen en verkleinde schijven, door G. FAASSEN.....................

Een en ander over de Tentoonstelling van het Zeewezen te 's-Gravenhage, door O. v. L.....................

Dutch Courage, door C.....................

Een opmerking betreffende de B. A. Z.'s., door C.....................

Rang, Stand en Pensionneering, door H. VAN ASBECK.....................

Schietproeven op een pantserplaat, bestemd voor Hr. Ms. Pantserschip „Koningin Regentes".....................

De Machinisten der Kon. Ned. Marine, door Een Zeeofficier.....................

Statistische opgaven omtrent den gezondheidstoestand van verschillende zeemogendheden. — X. Chileensche, XI. Portugeesche, XII. Spaansche Marine, door Dr. J. A. PORTENGEN. (*Met een kaart*)

Hr. Ms. torpedobooten „Scylla" en „Hydra".....................

Uit den krijgsraad. — (*Vervolg*).....................

Hr. Ms. „Friesland" te Lourenço Marques, Kaapstad enz. (*Vervolg*).

De Roei- en Zeilwedstrijd op Zondag 2 Sept. 1900, ter reede van Texel, door X.....................

Uit de pers.....................

Korte mededeelingen.....................

Nederland. Bewegingen der vloot, 689, proeftocht Assahan, 689. — *Duitschland.* Te water slagsch. Wittelsbach en kruiser Thetis 690, nieuwe pantserschip 690, torp.boot Sleipner 690, ongeluk a/b. Bossard 690, scheepsmacht in China 691. — *Engeland.* Te water gep. kr. Hogue 691, aanb. 9 destroyers 691, proeft. Dove 692, proeft. Viper 692, nieuwe torpjagers 692. — *Frankrijk.* Te water gep. kr. Marseillaise 692, gep. kr. Jules Ferry en Léon Gambetta 692, te water torp.j. Espignole en l'Epée 692, te water slagschip Gloire 692, schipbreuk torp.b. Bouet-Willaumez 693, proeft. torp.b. 229 693, verdediging Noordkust v. Afrika 693, ongeluk Tempête in droogdok 693, telegrafie zonder draad 694, rapport vergaan Framée 694. — *Italië.* Versterking vloot in China 694. — *Japan.* Te water pantserschip Mikasa 694, aanb. 3 turbine-destr. 694. — *Portugal.* Verbouwen Vasco de Gama 694. — *Rusland.* Aanb. pantserschip Kniaz Suvoroff 694, te water slagschip Kniaz Potemkine Tavritchesky 695, te water torp.-destr. 695, verbouwen Amiral Nakimov 695, proeftocht Warjag 695, postduivenstation te Libau 695. — *Spanje.* Reorganisatie vloot 695. — *Ver. St. v. Noord-Amerika.* Aanb. 5 onderz. booten 695, torped.-destr. Dale 696, kr. New-Orleans 696, schietpr. op schepen 5 pantserschepen, buitendienststelling schepen wegens gebrek aan

Suppletoire Marinebegrooting.....................

Correspondentie.....................

Boekbeoordeeling.....................

Aankondigingen.....................

Mededeelingen van wege het Departement van Marine.....................

De plaatsing van stukken sluit niet in, dat de zich met de daarin uitgedrukte denkbeelden vereenig

[illegible] 7 1936